

MOBILIDADES EM TRANSIÇÃO E SUAS POSSIBILIDADES ANALÍTICAS: ANÁLISES A PARTIR DOS PERCURSOS URBANOS EM RIBEIRÃO PRETO/SP

Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos

Universidade Estadual de Maringá (UEM) / Instituto Federal do Paraná (IFPR) -
Câmpus Astorga/PR

E-mail: felipe.cesar.augusto@gmail.com

Resumo

O ir e vir sempre foi objeto de diálogo no contexto geográfico e sociológico pela potencialidade existente em uma ação que possibilita alcançar locais e lugares somente pelo andar, algo que tem se complexificado principalmente no contexto urbano. Observa-se que a mobilidade está cada vez mais cerceada de acessos e condicionada por processos que reproduzem o espaço urbano de forma a criar mecanismos limitadores, algo que a fragmentação socioespacial tem oportunizado. O presente artigo busca analisar a mobilidade cotidiana de residentes em conjuntos habitacionais de Ribeirão Preto/SP mediante a metodologia dos percursos urbanos. Indicamos como resultado que estes evidenciam uma transição da cotidiana para uma mobilidade sem direitos, que nega o direito à cidade e tensiona a condição socioespacial da vida urbana da sociedade cidadina analisada, sendo necessário debatermos tal questão e classificar tal mobilidade indicada visando ampliar o debate e suscitar novas perspectivas sobre a problemática em questão.

Palavras-chaves: Mobilidade, Fragmentação socioespacial, Percursos urbanos, Ribeirão Preto/SP.

MOBILITIES IN TRANSITION AND THEIR ANALYTICAL POSSIBILITIES: ANALYSES BASED ON URBAN ROUTES IN RIBEIRÃO PRETO/SP

Abstract

Coming and going has always been the subject of dialogue in the geographic and sociological context due to the potential of an action that makes it possible to reach places and locations simply by walking, something that has become more complex, especially in the urban context. It is observed that mobility is increasingly restricted by access and conditioned by processes that reproduce urban space in such a way as to create limiting mechanisms, something that socio-spatial fragmentation has made possible. This article seeks to analyze the daily mobility of residents in housing complexes in Ribeirão Preto/SP using the methodology of urban routes. As a result, we indicate that these demonstrate a transition from daily life to mobility without rights, which denies the right to the city and puts pressure on the socio-spatial condition of urban life in the city society analyzed. It is necessary to debate this issue and classify this indicated mobility in order to broaden the debate and raise new perspectives on the problem in question.

Key words: Mobility; Socio-spatial fragmentation, Urban Routes, Ribeirão Preto/SP

MOVILIDADES EN TRANSICIÓN Y SUS POSIBILIDADES ANALÍTICAS: ANÁLISIS A PARTIR DE RUTAS URBANAS EN RIBEIRÃO PRETO/SP

Resumen

El ir y venir siempre ha sido objeto de diálogo en el contexto geográfico y sociológico debido al potencial que existe en una acción que permite llegar a lugares y lugares con solo caminar, algo que se ha vuelto más complejo especialmente en el contexto urbano. Se observa que la movilidad está

cada vez más restringida en el acceso y condicionada por procesos que reproducen el espacio urbano de manera que crean mecanismos limitantes, algo que la fragmentación socioespacial ha hecho posible. Este artículo busca analizar la movilidad diaria de los residentes en complejos habitacionales de Ribeirão Preto/SP utilizando la metodología de rutas urbanas. Indicamos como resultado que estos muestran un tránsito de la vida cotidiana a una movilidad sin derechos, lo que niega el derecho a la ciudad y tensiona la condición socioespacial de la vida urbana en la sociedad citadina analizada, haciendo necesario debatir este tema y clasificarlo. dicha movilidad indicó la necesidad de ampliar el debate y plantear nuevas perspectivas sobre el tema en cuestión.

Palabras-clave: Movilidad, Fragmentación socioespacial, Rutas urbanas, Ribeirão Preto/SP.

Introdução

Há um processo com relação a produção do espaço urbano das cidades médias brasileiras que vem ganhando destaque: a fragmentação socioespacial. Esta tem sido objeto analítico de muitas pesquisas acadêmicas voltadas a compreender quais cidades médias contemporâneas são essas e como a sociedade citadina tem sido afetada com as muitas dinâmicas intraurbanas permeadas pela proposta indicada.

Diante disso, há possibilidades de instrumentos metodológicos que podem ser utilizados para compreender como este está presente no cotidiano de cidadinas e cidadãos residentes em cidades médias na qual, apontamos a mobilidade como uma perspectiva para observar essas interações.

Arbucias (2003) já trazia uma variedade de tipos de mobilidades que poderiam ser identificadas de acordo com o contexto e realização de um determinado deslocamento intra e interurbano, evidenciando a importância que andar na cidade possui não apenas como forma de estar em algum lugar, mas também de viver e experimentar a mesma.

Por andar na cidade compreendemos para além do ir e vir e seus conteúdos para que possam ser realizados. Entendemos, e aqui iremos explicar sobre, que este andar está alocado na perspectiva da mobilidade enquanto elemento analítico que possui capacidade de desvelar cerceamentos oriundos do processo fragmentário por nós inicialmente indicado, o que intentamos aqui apontar.

Concordamos que é fundamental utilizar de procedimentos metodológicos para que possamos embasar nossas construções, em que apontamos a mobilidade como potencial elemento para as análises iniciais, com o objetivo de compreender as dinâmicas cotidianas de uma população residente em cidades médias cada vez mais especializadas e dotadas de instrumentos que mais distanciam do que aproximam.

Assinalamos, de forma preliminar, que estas dinâmicas possuem uma pluralidade de visões e entendimentos que cabem análises múltiplas, mas que concentraremos na questão

da mobilidade e suas transições a partir da fragmentação socioespacial, o que cremos ocorrer e construiremos nossas reflexões neste documento.

Para isso, além desta breve introdução, realizaremos a construção deste de forma que possa possibilitar à leitora e ao leitor um entendimento que revele a necessidade de observarmos as cidades, e aqui falaremos de uma média, a partir de uma ótica que contemple todas as suas dinâmicas e desvele contextos e processos relacionados a produção do espaço urbano.

A ideia é pensarmos como a fragmentação socioespacial tem sido objeto de modificação as realidades da sociedade cidadina¹ que reside nas cidades médias e que, a partir de um prisma analítico que contemple várias possibilidades, iremos observar como a mobilidade tem sido utilizada para reforçar tal interferência, suscitando novas conceituações teóricas sobre.

Com relação a metodologia nossa ideia é realizar uma construção que busque fundamentar nossas bases reflexivas, possibilitando trazer apontamentos e construções voltadas a dialogar com nossa proposta principal que é verificar, a partir da mobilidade cotidiana, o dia a dia de cidadinas e cidadãos em uma cidade média e a transição para uma nova forma de compreender esta pela lógica fragmentária.

Nosso referencial teórico se faz necessário por conta do diálogo que propomos aqui, que busca ampliar as reflexões sobre como a mobilidade cotidiana é um elemento fundamental no entendimento da cidade condicionada pela lógica fragmentária, o que tem revelado e suscitado reflexões acerca de tal realidade urbana.

A ideia é explorar de forma ampla os conteúdos existentes no contexto por nós analisado e que possibilitem traçar reflexões para além do exposto enquanto compreensão teórica, mas que contribua também nas discussões que serão elencadas para nossa proposta aqui trazida.

Na parte dos resultados, traremos um exemplo de uma atividade realizada em trabalho de campo em Ribeirão Preto/SP, cidade média de nossa pesquisa, na qual mediante um procedimento metodológico denominado percurso urbano construímos uma reflexão que busca demonstrar como a mobilidade cotidiana tem sido interferida em uma cidade média projetada por ideais fragmentários.

¹ Utilizaremos tal denominação por compreender que esta se encaixa no contexto comunitário que queremos trazer para a análise aqui empreendida, ou seja, entendemos sociedade cidadina a partir da amplitude de grupo humana vivendo na cidade. Tal perspectiva visa fugir da análise parcelar do social.

A partir disso, pontuamos que a mobilidade cotidiana passa por uma transição em uma outra mobilidade, que convencionamos denominar de *inexposta*², por conta da necessidade de compreender como o direito de ir e vir na cidade tem sido deturpado por lógicas fragmentárias que modelam o urbano a partir de interesses capitalistas, o que tem refletido no dia a dia da sociedade cidadina.

Por fim, iremos trazer reflexões, indagações e provocações que buscam não encerrar o debate, mas trazer luz a outras questões voltadas a entender a realidade de algumas cidades médias, sendo este trabalho instrumento de uma construção reflexiva e de possibilidade de amplitude do debate.

Material e Método

Observa-se que as cidades contemporâneas possuem dinâmicas de sua produção do espaço pautadas nas múltiplas e insolváveis medidas e intervenções condicionadas por políticas econômicas de cunho capitalista, que subvertem esta produção em detrimento do rentabilismo existente nas trocas e meios de produção deste sistema vigente.

Esta reflexão se pauta quando se analisa que o direito à cidade da sociedade cidadina é suprimido como elemento básico de vivência cotidiana. Isto, se apoia na evidente precarização que tem sido viver e conviver nas cidades da atualidade, vide o reforço da violência, insegurança, deslocamento caótico, dentre muitas outras variáveis que podem ser utilizadas como elemento reflexivo.

Por direito à cidade entendemos que esta é um objetivo já traçado por Lefebvre (2001) enquanto de suas considerações sobre o urbano no período de suas obras e nas tensões existentes por conta do sistema capitalista. Logo, nossa perspectiva é de que este, na contemporaneidade, é algo ainda em disputa e que suscita uma reflexão constante, vide as novas formas de compreender a cidade e o urbano por seus processos atuais.

Por isso consideramos que tais apontamentos surgem a partir de uma lógica que condiciona esta vivência urbana, ou seja, não são fatores orgânicos que se originaram a partir de uma série de questões externas, mas sim, problemáticas que se complexificaram mediante situações que são condicionadas por dimensões estabelecidas a partir de relações econômicas.

Esta assertiva se baseia na produção capitalista do espaço urbano e como ela tem sido fundamental para que a vida nas cidades se torne cada vez mais tortuosa. A partir de tal

² *Inexposto* possui sua origem no latim “*inexpositus*” que possui a junção do prefixo “*in*” (negação) e do verbo “*expositus*” (exposto). Possui como significado negado, privado, sem direitos e escondido.

reflexão, é que intentamos pensar em como compreender as cidades contemporâneas mediante instrumentos e situações que convergem neste nosso pensamento aqui trazido, algo que precisa estar ligado a fatores para além do que aqui apontado.

Também intenta-se traçar a perspectiva de que a fragmentação socioespacial, enquanto processo em curso, é instrumento utilizado para reforçar de forma contundente os apontamentos aqui trazidos e pensados já que a mobilidade, que utilizamos como instrumento analítico, pode ser reflexionada por vários prismas e no contexto fragmentário ganha outras possibilidades.

Consideramos indicar que é preciso partir do princípio das lógicas fragmentárias e sua capacidade de coordenar uma série de relações existentes na cidade atual. Este ponto indicado busca traçar uma linha de raciocínio que dialogue com a atualidade das muitas e muitos contextos socioespaciais existentes no âmbito do espaço urbano.

Partiremos da dimensão mobilidade, que aqui apontaremos suas possibilidades e transições no contexto fragmentário e do habitar como elemento agregador para compreender como as cidades atuais estão sendo pensadas para a sociedade cidadina, principalmente por conta da permeabilidade das lógicas fragmentárias.

O ir e vir pela cidade pode ser um elemento basilar no que se refere as análises acerca da produção do espaço urbano dentro de uma lógica fragmentária que tem subvertido a vivência urbana. Partimos deste pressuposto por compreender que andar na cidade tem sido utilizada como um elemento não pensado e enxergado de forma superficial.

Pelas estruturas apresentadas indicamos apontar que a mobilidade dessa sociedade cidadina origina outra tipologia de mobilidade, que tem seu acesso negado a um direito à cidade a partir do direito de ir e viver sendo uma mobilidade sem direitos e que convencionamos nomeá-la de inexistente.

Esta, conforme iremos expor, está inserida em uma dimensionalidade socioespacial que congrega várias outras tipologias de mobilidades que podem ser utilizadas para as principais reflexões sobre nossos apontamentos aqui trazidos, principalmente quando utilizamos o contexto fragmentário como instrumento analítico.

Iremos trazer nossas leituras realizadas como forma de apoiar nosso debate empreendido; em conjunto faremos o uso de um procedimento metodológico denominado de percurso urbano e para sintetizar tais informações faremos o uso de mapas e dados para que possamos corroborar nossas ideias aqui trazidas.

Estabelecendo conexões conceituais e reflexivas

As cidades contemporâneas não podem ser mais observadas a partir de um olhar que desconsidere as interações e construções socioeconômicas e socioespaciais que abrangem a formação de seu processo de produção do espaço urbano, sendo estas diretamente relacionadas com a consecução e estabelecimento do cotidiano da sociedade cidadina.

Uma das muitas frentes analíticas que podemos utilizar para nossas reflexões é a mobilidade e sua pluralidade de conteúdos que podem ser observados e reflexionados, principalmente, pela sua capacidade de desvelar conteúdos que representam muitas dimensões do cotidiano (Augé, 2010).

Tal questão pode ser evidenciada quando observamos a necessidade de deslocar-se para trabalhar, estudar, comprar dentre outras atividades. Sem o uso do automóvel a tarefa de produzir qualquer uma dessas ações se torna algo completamente inviável, ainda mais em cidades em que as vias urbanas são cada vez mais largas e o passeio público quase sempre está deteriorado.

Sposito (2007) debate o processo de reestruturação que as cidades médias experenciam oriundas das dinamicidades econômicas proporcionadas pelo sistema capitalista e sua intensidade na reprodução do espaço urbano, sendo importante identificarmos novas realidades que estão presentes nas dinâmicas urbanas que revelam novas compreensões e reflexões sobre essas que estão sendo produzidas.

Podemos partir de alguns questionamentos: como o deslocar-se nas cidades médias vem ocorrendo? Como a população cidadina é inserida nos projetos infra estruturais urbanos? Como o espaço urbano pode ser produzido para otimizar não só o tempo dos veículos, mas também da sociedade cidadina? Quais ideias podem ser colocadas ao debate com relação a propostas de melhorias para as cidadinas e os cidadinos?

É preciso que tenhamos o entendimento de que, compreender o urbano face ao sistema econômico vigente, é reconhecer e observar as muitas dimensões que estão atreladas ao processo de produção do seu espaço e como este tem interferido no cotidiano de todas e todos, principalmente os mais vulneráveis economicamente.

Por exemplo, quando nos propomos a debater uma cidade média como Ribeirão Preto/SP é por entender que ela possui as estruturas necessárias que permitem observá-la a partir destas lógicas. Com 720.116 habitantes (Ibge – Cidades, 2023) ela possui interações que possibilitam compreender que sua expansão territorial urbana se estabeleceu no decorrer de sua reestruturação, conforme Zamboni (2018) destaca.

Melazzo *et al.* (2021) também apontam que o dinamismo urbano de Ribeirão Preto/SP ocorreu por conta de sua produção do espaço urbano pautada na questão da renda da terra, supervalorizada por conta da produção agrícola, que possibilitou à ela se expandir tanto no seu vetor sul, especializando-se com condomínios horizontais fechados, quanto no setor norte, após a implementação de conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) nos primeiros 20 anos dos anos 2000.

Por isso que, quando abordamos a mobilidade cotidiana a partir da lógica fragmentária, é preciso antes compreender como esta se permeia no deslocamento cotidiano. Para tal reflexão é preciso compreender como elas se estabelecem como elemento produtivo da cidade, para posteriormente correlacioná-la com a mobilidade e seu desmembramento.

Analisando o termo fragmentação socioespacial é possível indicar que ela possui várias estruturas reflexivas, mas o conteúdo teórico não se modifica, conforme Salgueiro (1998, p. 39) traz ao realizar uma definição de fragmentação a partir de uma análise territorial:

Entendemos por fragmentação uma organização territorial marcada pela existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que os cerca. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios. (grifo da autora)

A presença dos enclaves territoriais por toda a malha urbana é representativa do processo de fragmentação reforçando a formação de estruturas parcelares que distanciam a população com o viés de afastamento, intensificando a diferenciação.

Caldeira (2000) já trazia ao debate a questão dos enclaves quando realizou estudo sobre a cidade de São Paulo/SP e a localização dos primeiros condomínios horizontais fechados, denotando um distanciamento com a cidade e com a sociedade cidadina, sendo uma delas a justificativa da violência urbana e a incapacidade do Estado de lidar com esta, cabendo a necessidade de se segregar com os iguais para garantir sua segurança.

A violência urbana vem sendo utilizada como resposta para o distanciamento social e Sposito e Góes (2013, p. 275) fazem uma exposição interessante que nos suscita refletir a partir das respostas de um entrevistado que justificava sua escolha de residir em um condomínio horizontal fechado:

Assim, chegamos ao terceiro aspecto a ser explorado nesse depoimento: o papel central do governo, as vezes referido por meio das instituições públicas, mas sempre representado como incapaz, seja de prevenir, pela falta de educação, seja de reprimir, pela atuação ineficaz da polícia, portanto, de manter a violência em níveis toleráveis. Em tal capacidade ou

“negligência” reside a principal justificativa para o isolamento da classe média, que tem o direito de se autodefender.

Há, a partir da ineficiência do Estado em combater a violência urbana, o argumento de que é preciso se distanciar de todo este caos para um ambiente em que se possa conviver de forma a não correr riscos, sendo este repassado a partir da perspectiva de que somente com os iguais, aqueles em que identificamos características que nos agradam, é que isso pode vir a ocorrer.

Deste modo, a fragmentação socioespacial e suas lógicas são estabelecidas por uma série de estruturas que “justificam” a necessidade de fragmentar a cidade em parcelas desiguais, visando o estabelecimento de uma sociedade que estará fragmentada, mas que se identificará dentro daqueles fragmentos, mas terão a sua segurança garantida ao caminhar entre “seus pares”.

Para entender a fragmentação socioespacial é preciso estabelecer que ela está construída a partir de estruturas lógicas que compreendem sua organização enquanto processo. Salgueiro (2001) citada por Dal Pozzo (2012, p. 33) propõe os seguintes pontos:

- 1) Território policêntrico – representativo da perda da hegemonia do centro tradicional a partir da multiplicação de novas centralidades
- 2) Áreas mistas – como os megacomplexos imobiliários que combinam moradia, centros comerciais e de serviços que negam o zoneamento funcional da cidade moderna;
- 3) Enclaves – como os espaços residenciais fechados com grau acentuado de homogeneidade social, implantados de modo contíguo às parcelas do tecido urbano até então, predominante empobrecido;
- 4) Dessolidarização do entorno próximo – caracterizados pela formação de redes de relações à distância e de alto nível de acessibilidade, proporcionado a partir do uso intensivo do automóvel e das vias de trânsito rápido, que não valorizam as funções que poderiam ser exercidas nas proximidades imediatas;
- 5) Valores simbólicos de distinção social, que permitem reafirmar a importância do fragmento a partir de um sistema de identificação – em termos de estilo de vida e padrão de consumo – para os segmentos de mais alto poder aquisitivo. (grifo nosso)

A dessolidarização com o próximo, por nós destacada, é este distanciamento criado em prol de todo um arcabouço estabelecido na violência urbana, na segmentação social e econômica e na sensação de diferenciação a partir de estilo de vida e padrão de consumo, construído por um sistema econômico que busca se permear nas relações e práticas espaciais de todas e todos.

Isto reforça que as lógicas fragmentárias estão inseridas no cotidiano e nas atividades de cada cidadina e cidadão a partir de uma série de limitadores existentes no que se refere à sua condição socioespacial de vida urbana.

Concordamos com Morcuende (2021, p. 2) quando indica que a fragmentação socioespacial é como: “Um momento que é de transição nas relações entre o espaço e a sociedade, no qual se sobrepõem diversos padrões de segregação, de diferenciação, de distribuição da riqueza, de expressão de desigualdades”.

A fragmentação socioespacial se estabelece a partir de uma variedade de elementos que criam barreira de sociabilização e reforçam a necessidade do distanciamento como fator essencial para um modo de vida urbana, algo que se efetiva quando buscamos instrumentos analíticos que aprofundam os apontamentos e teorizações indicadas.

Ao falarmos da mobilidade cotidiana nos apoiaremos em Legroux (2021, p. 3) quando o autor conceitua qual mobilidade estamos falando para analisá-la a partir do processo de fragmentação socioespacial:

Trataremos, aqui, da mobilidade cotidiana que se refere, primeiramente, aos deslocamentos diários de pessoas entre seus domicílios e outras esferas da vida cotidiana (trabalho, lazer, saúde, consumo, relações sociais e familiares, educação, oportunidades etc.). Compreendida assim, como um deslocamento físico, a mobilidade cotidiana é sinônimo de mobilidade física, de mobilidade espacial, de mobilidade urbana, ou ainda, de deslocamentos pendulares (geralmente entendidos como os deslocamentos casa-trabalho).

Quando o autor indica que a mobilidade cotidiana pode ser entendida também como a mobilidade urbana busca apontar que esta é realizada no âmbito da cidade, mas não de forma que mereça ser observada constantemente, já que posteriormente destaca a questão do deslocamento pendular, na questão do trajeto casa-trabalho.

A mobilidade cotidiana transforma-se em um elemento analítico concentrado na perspectiva de garantia de acessos, já que se realiza de forma constante dando estruturação para que possamos identificá-la como fundamental para a vivência na atual cidade média permeada pela lógica fragmentária.

Para corroborar os apontamentos indicados com relação à proposta de compreender a mobilidade cotidiana enquanto elemento para observar o processo de fragmentação socioespacial em Ribeirão Preto/SP, iremos nos apropriar da metodologia e do procedimento metodológico denominado de percursos urbanos.

Enquanto metodologia é preciso pensar que estes são utilizados com o intuito de compreender as dinâmicas e práticas espaciais da sociedade citadina de forma a observar o andar para além do seu passo, mas como instrumento de acesso e de sua intensa deturpação na lógica fragmentária (Jesus, Catelan e Calixto, 2022).

Como procedimento, os percursos urbanos se estabelecem a partir de um trajeto igual ao que a citadina ou o cidadão participante da pesquisa realiza em seu cotidiano a partir do modal utilizado para este deslocamento: carro, moto, ônibus, bicicleta a pé. Eles se dividem em três categorias: percurso urbano acompanhado casa-trabalho-casa; percurso urbano casa-lazer-casa e o percurso urbano registrado.

O percurso urbano casa-trabalho-casa se consiste na realização de trabalho de campo de uma pesquisadora ou pesquisador que acompanha uma citadina ou cidadão em seu deslocamento para o trabalho, assim como também o retorno do trabalho para sua residência. Este se baseia não só no acompanhamento do trajeto, mas também nas percepções, falas, condições e outras variantes que forem significativas com relação ao realizado.

Jesus, Catelan e Calixto (2022) destacam que o procedimento metodológico do percurso urbano casa-trabalho-casa é adaptado das atividades realizadas por Olmedo (2016) na Cidade do México, na qual ela acompanhou mulheres em seus deslocamentos diários em transportes coletivos na cidade, buscando captar e analisar as interações sociais e limitações trazidas pela dinâmica de deslocamento de cada uma das participantes de sua pesquisa.

O percurso urbano casa-lazer-casa visa observar o deslocamento de uma citadina ou cidadão do seu local de residência para uma área de lazer, que pode ser um espaço público ou até mesmo um local privado destinado à sua descontração. Tal atividade visa observar e acompanhar a apropriação do espaço público em detrimento da expansão da privatização do espaço, ponto fundamental de reflexão em uma dinâmica como o da fragmentação socioespacial (Roxo, Richmond e Bender, 2022).

E o percurso urbano registrado se configura como um procedimento na qual a citadina ou cidadão participante da pesquisa registra seu cotidiano a partir de uma série de informações que serão registradas em um quadro, na qual seu preenchimento contribui para que a pesquisadora ou pesquisador observe, verifique e reflita sobre as dimensões presentes nas respostas trazidas e anotadas pelas e pelos participantes da pesquisa, na perspectiva de compreender algumas estruturas ocasionadas por interações socioespaciais no contexto urbano (Matsutane, 2021).

Deste modo, os percursos urbanos permitem compreender dimensões da vivência de cidadinas e cidadãos nas cidades médias, visando identificar se há interferência direta do processo de fragmentação socioespacial nessa dinâmica cotidiana, sendo a mobilidade um instrumento utilizado como forma de obtenção e compreensão das análises apontadas inicialmente.

Resultados e Discussões

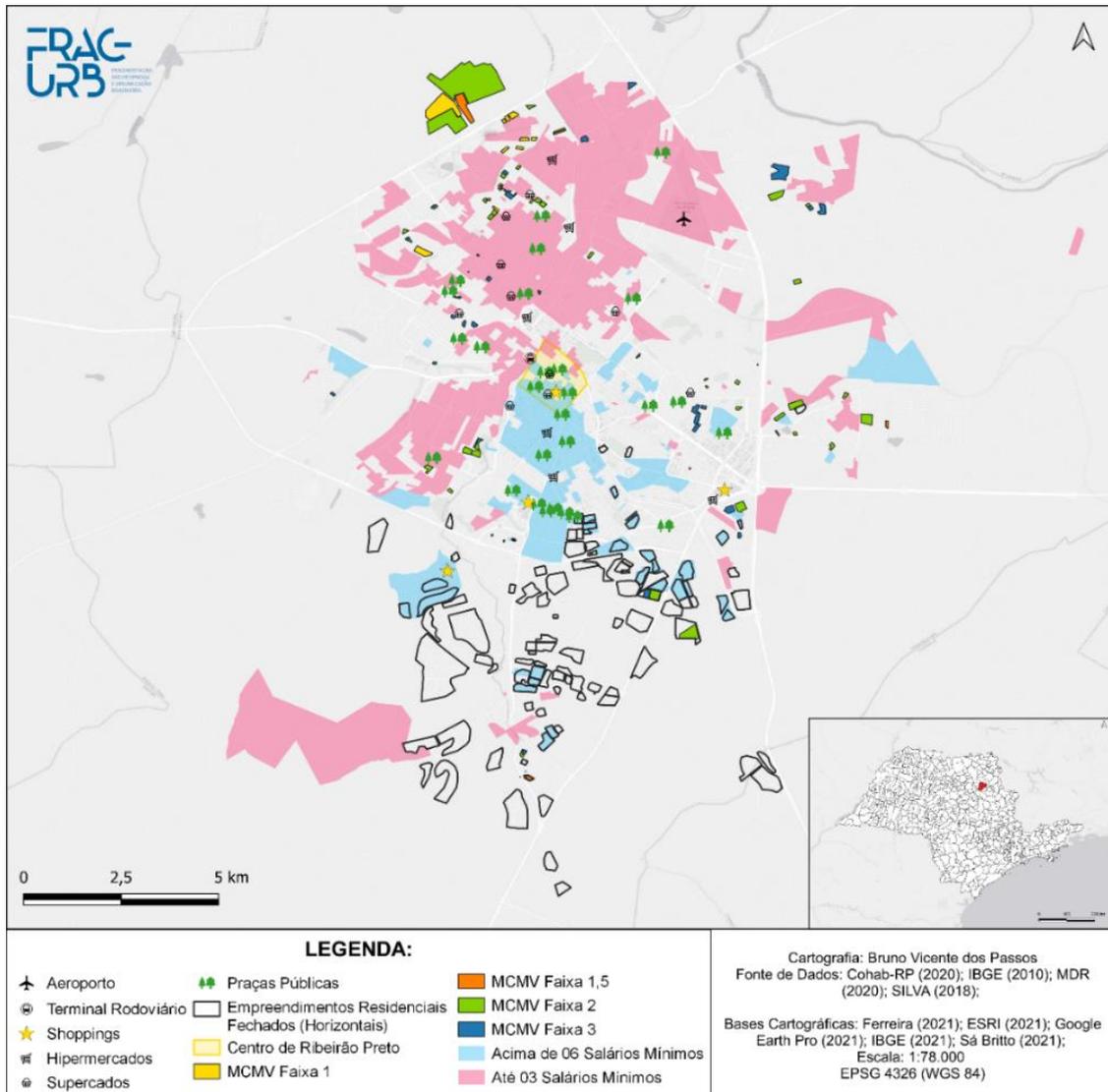
Para dar embasamento em nossas construções teóricas foi fundamental a realização de trabalhos de campo na cidade elencada para nossa pesquisa. Estes foram fundamentais para que pudéssemos construir e verificar os primeiros apontamentos referentes a como a mobilidade cotidiana de uma parcela da sociedade cidadina desta cidade tem suas práticas espaciais modificadas pela lógica fragmentária.

No caso de Ribeirão Preto/SP é possível apontar que há uma participação dos agentes do Estado para tal reprodução do espaço urbano dela, já que se pode observar uma intervenção com relação a modificação de leis urbanas e de planos diretores, voltados a sempre expandir a área do perímetro urbano para a instalação de conjuntos habitacionais ou condomínios horizontais fechados (Melazzo *et al.* 2021).

Esta organização do espaço urbano não é uma realidade recente, conforme Zamboni (2018) já apontou ao destacar o direcionamento que algumas famílias mais pobres para áreas com péssimo controle sanitário e, que famílias mais abastadas financeiramente, se instalavam em locais com condições adequadas e suficientes para uma vivência com o mínimo de salubridade.

O mapa 1 visa sintetizar nossos apontamentos com relação a Ribeirão Preto/SP e identificar a estruturação urbana atual desta cidade:

Mapa 1 – Síntese urbana de Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022)

Observa-se que há uma concentração de cidadinas e cidadãos que possuem vencimentos acima de cinco salários mínimos e que residem na região central e na parte sul de Ribeirão Preto/SP. Nestas áreas é possível identificar a predominância de condomínios horizontais fechados destinados à esta população, conforme a foto 1 demonstra:

Foto 1 – Vista frontal de um condomínio horizontal fechado em Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022).

Pela foto 1 podemos observar que além de uma imagem voltada a trazer uma sensação de tranquilidade, *status* e uma distinção com relação ao restante da cidade vide a nomenclatura pautada em uma cidade europeia, é possível apontar a presença de elementos como grades, barreiras de identificação e orientações de acesso, como o intuito de controlar a presença de quem reside ou visita o local

Ao compararmos com os conjuntos habitacionais localizados na zona norte de Ribeirão Preto/SP identificamos uma outra forma de representação que difere da vista na foto 1, conforme a foto 2 pode evidenciar:

Foto 2 - Vista frontal do Conjunto Habitacional “Residencial Tapajós” em Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022).

Podemos observar que a questão da sensação de insegurança urbana é evidenciada pela presença de cancelas e grades, assim como elementos que visam separar as e os visitantes de moradoras e moradores do conjunto habitacional em uma estrutura visual menos paisagística do que a observada na foto 1 e bem mais focalizada na intenção de garantir a segurança e controle social de todas e todos.

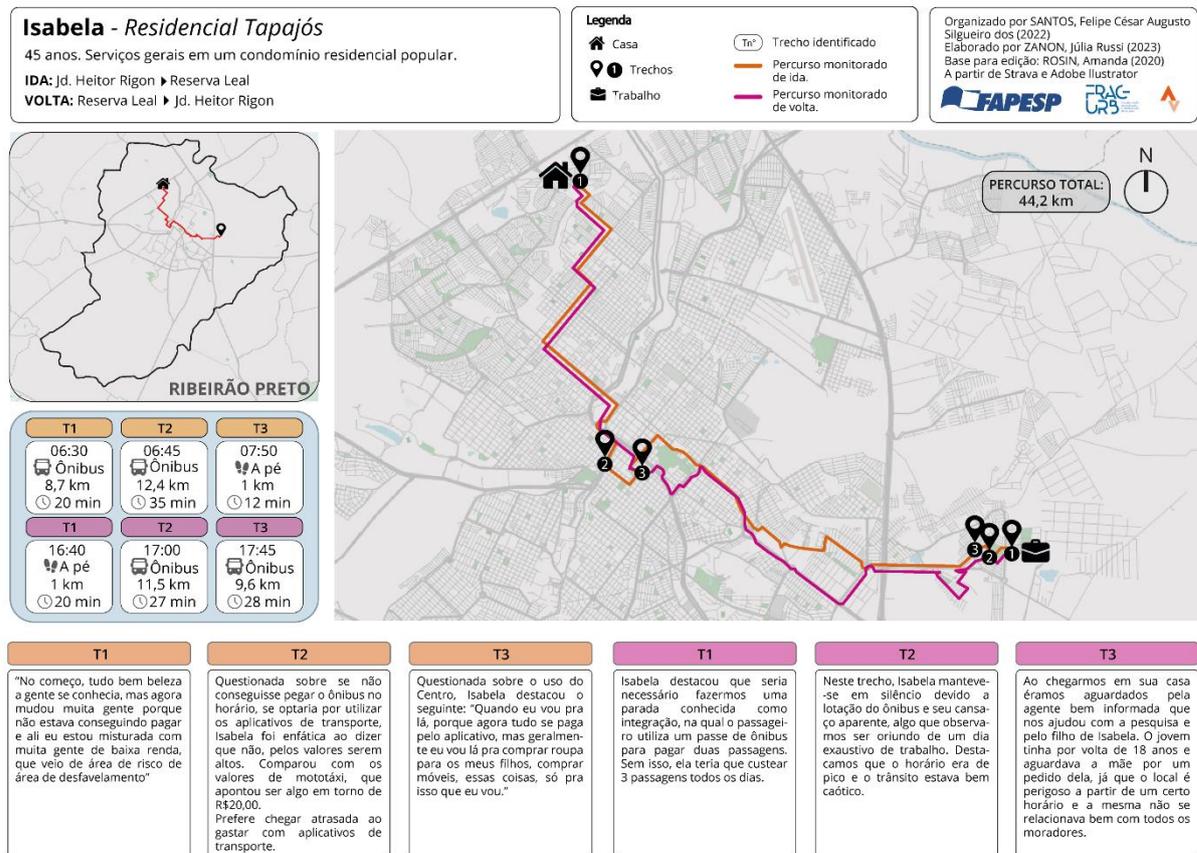
Sobre este, o conjunto habitacional “Residencial Rio Tapajós” foi entregue no ano de 2016 com 288 unidades habitacionais. Ele é oriundo das políticas habitacionais do PMCMV, que foi fundamental para o processo de produção do espaço urbano em Ribeirão Preto/SP, pois como Melazzo *et al.* (2021, p. 94) comentam: “Entre os anos de 2009 e 2020 foram contratadas 48.587 unidades habitacionais na cidade, [...]”.

Ainda segundo os autores, cerca de 5,8% das unidades contratadas correspondiam a faixa 1 do PMCMV que eram referentes às famílias com renda de até 3 salários mínimos. Deste modo, a porcentagem de contratação da faixa de renda mais baixa do programa habitacional em questão foi muito pequena se comparada com as demais faixas salariais do PMCMV: 1,5, 2 e 3 salários mínimos, que conjuntamente somaram cerca de 94,2% de unidades contratadas.

Realizamos o percurso urbano acompanhados por Isabela (denominação dada para preservação de sua identidade) que foi a cidadina que se disponibilizou a realizar as atividades do percurso urbano. Fizemos os registros da atividade utilizando de *softwares* de mapeamento e anotações em nosso diário de campo, que foi organizado para que pudéssemos realizar apontamentos e contribuições que tivessem alguma significância para a pesquisa.

O mapa 2 sintetiza as atividades que foram realizadas em nosso trabalho de campo:

Mapa 2 – Percurso urbano realizado com uma moradora do conjunto habitacional Residencial Tapajós



Fonte: Acervo do autor (2023).

O início do percurso urbano ocorreu a partir das 06h30 da manhã na qual, acompanhando Isabela, utilizamos do transporte coletivo por meio do modal ônibus, que é o mais utilizado por ela em suas atividades cotidianas.

Pudemos captar durante o trajeto realizado de ônibus informações com relação ao dia a dia de Isabela. Ela nos destacou que utiliza sempre do transporte coletivo para poder se deslocar em Ribeirão Preto/SP por não possuir carro ou moto e nem ter as condições financeiras necessárias para a aquisição de um destes modais.

Ainda nos contou que atua como serviços gerais em um condomínio localizado na parte sudeste de Ribeirão Preto/SP, em que destaca que a distância de sua casa até o local é uma problemática, principalmente por conta da demora em deslocar-se e dos muitos usos de transporte coletivo que realiza por dia.

O tempo gasto para chegar ao local de trabalho foi de aproximadamente 1h15 min, algo que consideramos ser extremamente desgastante. Ao questionarmos sobre este trajeto realizado, Isabela apontou que estava acostumada a ele e que não se importava muito em fazer o mesmo todos os dias, mas se incomodava com o cansaço e com a correria que tinha que realizar cotidianamente para poder deslocar-se para o trabalho.

Além do deslocamento por transporte coletivo, Isabela caminha cerca de 20 minutos a pé para chegar ao seu local de trabalho. Por ser um condomínio que fica na parte periférica de Ribeirão Preto/SP, o ônibus não se direciona ao local sendo necessário que seja feito um trajeto a pé para que Isabela possa chegar ao trabalho, algo que consideramos ser um elemento a mais na complexa forma de se deslocar dela.

Na volta para sua casa o horário utilizado era o horário comercial, ou seja, haveria um grande pico de veículos transitando nas vias por conta do fim de expediente de muitos cidadãos. Conseguimos observar que Isabela estava bem cansada de seu dia de trabalho, e até optamos por não abordar ou fazer questões para ela referente ao seu dia, compreendendo que a mesma não estaria disposta em contribuir.

Ao chegarmos, seu filho de 18 anos nos aguardava e observava de longe nossa presença. Ao questionarmos, Isabela apontou que o mesmo a aguarda todos os dias por uma questão de segurança, já que entende que seu bairro de moradia não oferece o conforto e a segurança que já teve há alguns anos, o que a fazia ficar insegura.

Tal atitude reforça a questão da sensação de insegurança urbana que debatemos anteriormente, trazida de forma a fazer com que a população adote outras medidas, como a

espera de um parente, para que possa levar em sua residência depois de um longo dia de trabalho.

O apresentado demonstra que as trabalhadoras e trabalhadores que necessitam de um transporte coletivo para deslocar-se pela cidade para realizar suas atividades laborais utilizam de trajetos extremamente longos e cansativos, tanto na ida quanto na volta, o que exaure todas e todos e o torna o dia de trabalho muito desgastante.

Além disso, podemos evidenciar a necessidade de deslocar-se somente para a realização de seu trabalho cotidiano, se restringindo a ele e evitando outros acessos que possam existir. Tal característica torna a cidade pouco atrativa para sua vivência, fazendo com que tenha mais elementos que afastam do que trazem a população cidadina para experimentar a cidade, modificando as práticas socioespaciais de cidadinas e cidadinos (Silva, Teixeira e Sposito, 2021).

Com isso se destaca a deturpação do andar na cidade de forma com que ele seja algo realizado de forma plena e que possa ser minimamente viável em questão de acessos. Deste modo, evidenciamos a possibilidade de modificação da compreensão da mobilidade no âmbito da lógica fragmentária e a necessidade de observá-la a partir de um novo entendimento sobre ela.

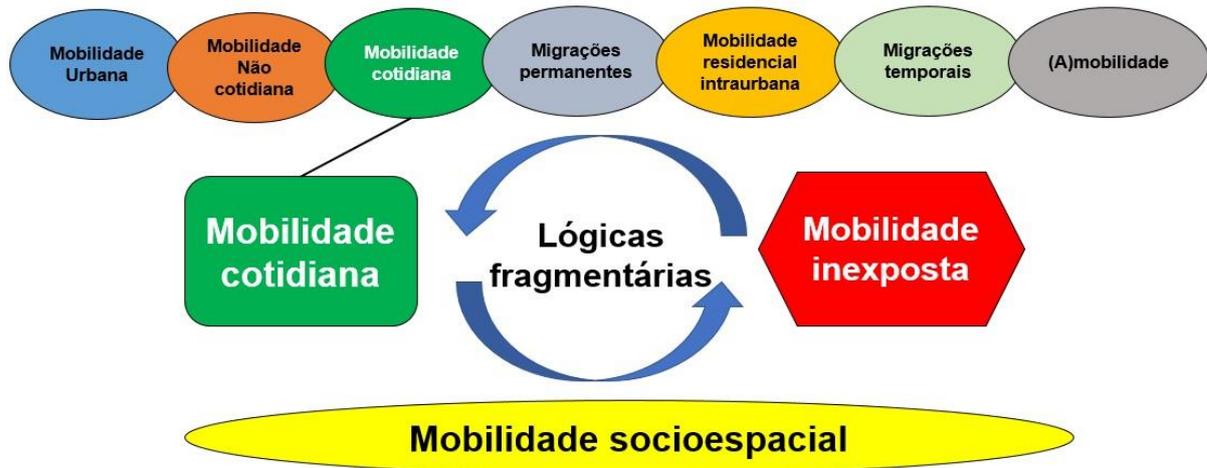
Mobilidades em transição na lógica fragmentária

A partir do dialogado anteriormente apontamos que a mobilidade cotidiana da sociedade cidadina, principalmente a residente em áreas periféricas e com renda baixa é diretamente influenciada pelas lógicas fragmentárias, tornando a vivência na cidade média extremamente complexa e os acessos limitados por estruturas que dificultam o ir e vir e condicionam a condição socioespacial da vida urbana de todas e todos.

Para além disso, evidenciamos que há uma estrutura de mobilidade constituída na lógica fragmentária que está condicionada e destoa do direito à cidade que é dialogado por muitos autores a partir dos apontamentos realizados por Lefebvre (2001) sobre a utópica vivência que pode ser pensada no urbano e na cidade.

Pelo exposto, é possível apontarmos que esta estrutura está assim organizada e possui elementos que possibilitam teorizarmos sobre modificações e transformações para a questão da mobilidade cotidiana:

Organograma 1 – Mobilidades na lógica fragmentária



Fonte: O autor (2023)

Bastazini (2023) destaca que a mobilidade socioespacial é a dimensão mais ampla em que podemos identificar a mobilidade enquanto componente analítico. Para o autor, esta primeira indicada é constituída por fatores ligados ao capitalismo e sua permeabilidade nas relações sociais, a partir de uma observação ampliada sobre como o ir e vir está conectado as relações socioespaciais, que está condicionadas pelo modelo econômico do capital.

A partir desta dimensionalidade mais ampla é possível indicarmos que há várias outras mobilidades existentes e que possuem suas especificidades analisadas a partir de cada aplicação possível, conforme Arbucias (2003) indica ao delinear cada um dos presentes no organograma 1.

Dentre as múltiplas mobilidades existentes no contexto socioespacial, ao analisarmos a mobilidade cotidiana para as lógicas fragmentárias, apontamos que esta primeira entra em um processo de transição mediante os apontamentos trazidos a partir dos percursos urbanos que realizamos para o que convencionamos denominar de mobilidade inexistente.

A mobilidade inexistente seria aquela que é negada para a cidade e condicionada a negar a vivência nesta se limitando a somente uma configuração de um deslocamento condicionado. Esta por nós construída busca responder a que ponto pode as lógicas fragmentárias estarem no cotidiano da sociedade citadina negando o andar na cidade de forma que não seja enviesada.

Logo o direito à cidade pensado a partir da capacidade de compreensão e vivência mediante as múltiplas tensões existentes no contexto urbano, é negada por uma mobilidade que está sendo deturpada pela fragmentação socioespacial, que vem se consolidando no

tecido urbano a partir de suas lógicas, entendendo que este é um processo em construção nas cidades médias, mas que possuem elementos suficientes para sua devida efetivação.

É possível indicar que a mobilidade na lógica fragmentária destoa como direito e se configura como uma luta diária, como um instrumento que necessita se firmar constantemente dentro de um pensamento que mais precariza o ir e vir do que lhe garante acessos.

Conclusões

A mobilidade é um direito garantido para todas e todos e merece ter sua atenção redobrada quando analisamos os impactos gerados pela dinâmica urbana, principalmente para cidadinas e cidadãos que utilizam o transporte coletivo cotidianamente para realizar suas atividades laborais.

Tal observação se fundamenta também na perspectiva que devemos adotar quando pensamos sobre as cidades atuais que possuem um processo de produção do seu espaço urbano pautadas em processos como a fragmentação socioespacial, cada vez mais latente e representativa das condições socioeconômicas e socioespaciais que tem segregado e parcelado as mesmas.

Em Ribeirão Preto/SP conseguimos evidenciar que este processo é inerente ao cotidiano de famílias residentes em conjuntos habitacionais do PMCMV, vide a limitação de acessos que elas possuem quando observadas a sua mobilidade, que se configura como limitada mesmo para as necessidades impostas pelo sistema capitalista.

Nos percursos urbanos realizados, na qual trouxemos um para nossa construção teórica, pudemos observar que muitas são as problemáticas que podem ser evidenciadas quando dialogamos sobre o direito de ir e vir: tempo de deslocamento excessivamente desgastante, condições e ofertas de trabalho pouco atrativas, mas necessárias para uma população com poucas oportunidades, veículos que não ofertam conforto ou segurança no trajeto, tempo de descanso menor que o tempo do trabalho realizado dentre outras condicionantes.

Observa-se então que é preciso pensar em mecanismos que facilitem a mobilidade cotidiana de cidadinas e cidadãos, otimizando seu tempo de deslocamento, priorizando a qualidade nas atividades que serão realizadas e no entendimento de que é preciso reflexionar sobre as condições ofertadas para os acessos da sociedade cidadina como um todo.

Tal assertiva se fundamenta na necessidade também de conhecer e compreender que o processo de fragmentação socioespacial está permeado nas conjecturas analíticas realizadas mediante as pesquisas acadêmicas, observando que é necessário dialogar com as produções científicas em prol da produção de um espaço urbano que contemple todas e todos que vivenciam e andam pela cidade.

Teorizar sobre novas propostas de mobilidade é um primeiro passo no sentido de evidenciar algo que há muito é apontado e questionado, mas não tem sido efetivamente analisado de forma direcionada, ampliando a tensão já existente e fugindo de possibilidades reflexivas que busquem melhorias.

Portanto a mobilidade inexistente surge como elemento metodológico pautado na condição reflexiva de se observar o andar pela cidade de uma forma mais direta e que se preocupe com as eventualidades existentes no contexto da fragmentação socioespacial, principalmente a que considera o ir e vir como algo a ser conquistado somente via veículo pelas ilhas que se formam nas cidades médias mediante o processo apontado.

Referências

ARBUCIAS, Joaquín Susino. **Movilidad residencial**: Procesos demográficos, estratégias familiares y estructura social. 2003. 537 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidad de Granada

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL - Editora Unesp, 2010.

_____. La crisis. In: _____. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Editora Gedisa, 2008, p. 49 – 76.

BASTAZINI, Rafael. **Fragmentação e mobilidades socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS**. 2023. 271 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista.

BRASIL. **População de Ribeirão Preto/SP** – IBGE CIDADES. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeirao-preto/panorama> Acesso em 11.mai.2023

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Fragmentação socioespacial em cidades de porte médio. **Revista da ANPEGE**, v. 8, n. 9, p. 29-46, jan./jul. 2012

JESUS, Patrícia Maria de; CATELAN, Márcio José Veríssimo; CALIXTO, Maria José Martinelli. Percursos urbanos acompanhados casa-trabalho-casa: Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos. **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos**: Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, p. 149 – 172.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, p. 1 – 19, 2021.

MATSUTANE, Thiago. **A periferia na conurbação**: “Nem Álvares Machado, nem Presidente Prudente/SP. 2021. 87 f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (PPGG – FCT/UNESP).

MELAZZO, Everaldo et al. Entre permanências e transformações: A reprodução das desigualdades socioespaciais a partir do PMCMV em Ribeirão Preto/SP. In: CALIXTO, Maria José Martinelli, REDON, Sérgio Moreno. **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais**: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras. 1. ed – Porto Alegre: Total books, 2021, p. 73 – 107.

MORCUENDE, Alejandro. Por trás das origens da fragmentação socioespacial. **Revista Mercator**, v. 20, p. 1 - 11, 2021

OLMEDO, Erandi Paula Barroso. **Accesibilidad y exclusión social en la periferia pobre de la Ciudad de México**: La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta. 2016. 207 f. Dissertação (Mestrado) – Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

ROXO, Rafael; RICHMOND, Matthew A., BENDER, Pablo Martin. Caminhar na cidade: Proposta metodológica para a realização dos percursos urbanos acompanhados nos espaços públicos. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos. **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos**: Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, p. 173 – 198.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Lisboa, periferia e centralidades**. Portugal: Celta Editora, 2001.

_____. Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano. **Inforgéo – Espaços urbanos**, n. 14, 1999, p. 65 – 76

_____. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Revista Território**, n. 4, 1998, p. 39 – 53.

SILVA, Késia Anastácio Alves da; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidade urbanas e a diferenciação socioespacial: Um olhar através das práticas espaciais. **Geografães**, p. 113 – 139, 2021.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Revista Mercator**, Fortaleza, v.19, 2020, p. 1 – 13.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: Reestruturação urbana e reestruturação das cidades. In:_____ (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233 – 253.

TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda; PEREIRA, Cláudio Smalley Soares; SILVA, Cleiton Ferreira da. Divisão social do espaço e a fragmentação socioespacial. **Revista Mercator**, v. 21, p. 1 – 14, 2022.

ZAMBONI, Débora. **A territorialidade do capital**: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. 2018. 259 f. Tese (Doutorado) — Universidade Federal do ABC, Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território, Santo André (UFABC).

Agradecimentos

Agradecemos a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento da presente pesquisa, mediante o processo (SUPRIMIDO PARA AVALIAÇÃO AS CEGAS).

Recebido em: julho de 2024
Aceito em: janeiro de 2026