



# AS VOZES DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL: UMA ANÁLISE A PARTIR DA (I)MOBILIDADE E DA (IN)ACESSIBILIDADE URBANAS DOS CIDADINOS RESIDENTES EM RIBEIRÃO PRETO - SP<sup>1</sup>

Alexandre Antonio Abate <sup>2</sup>

## RESUMO

Este artigo é uma síntese da nossa pesquisa de mestrado, a qual está em execução. A investigação visa compreender, mediante a análise das práticas espaciais dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da chamada periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos pressupostos do direito à cidade. Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial é analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana. Vinculadas a ela, adotamos, também, as dimensões empíricas do consumo, do lazer e do trabalho. Para a pesquisa, selecionamos a cidade média de Ribeirão Preto, situada no Estado de São Paulo, a qual, com base em várias pesquisas já realizadas, apresenta uma intensificação da diferenciação socioespacial que poderia apontar para a fragmentação socioespacial. Os procedimentos metodológicos que orientam a investigação são: 1) revisão bibliográfica; 2) trabalhos de campo; 3) pesquisa netnográfica; 4) entrevistas semiestruturadas; 5) avaliação do transporte público; 6) delimitação das áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto e do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", sendo ele a área privilegiada na investigação. A pesquisa vincula-se ao projeto temático intitulado "*Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb*". Neste artigo, optamos por apresentar, apenas, um recorte proveniente dos resultados obtidos por meio da Netnografia. Dentre eles, destacamos que os problemas do transporte público que atende à nossa área de estudo, conforme os cidadãos destacaram, conferem baixa mobilidade e acessibilidade urbanas àqueles que dependem dele e dificuldades para que haja o exercício pleno do direito à cidade.

**Palavras-chave:** Produção do espaço urbano, Fragmentação socioespacial, Mobilidade urbana, Acessibilidade urbana, Ribeirão Preto.

## ABSTRACT

This article is a synthesis of our master research, which is in execution. The research aim to understand, by means of the analysis of the spatial practices of the low purchasing power citizens and peripheral, how the socio-spatial logic fragmentary structures and consolidates itself, in opposition to the assumptions of the right to the city. In this way, the process of socio-spatial fragmentation is analysed from the empirical dimension of the urban mobility, which is inseparable of the urban accessibility. Linked to her, we adopt, too, the empirical dimensions of the consumption, the leisure

<sup>1</sup> Pesquisa de mestrado financiada, inicialmente, pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e, a partir de junho de 2019, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Processo FAPESP nº 2019/02849-0.

<sup>2</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (Unesp), câmpus de Presidente Prudente - SP, [alexandre.abate@unesp.br](mailto:alexandre.abate@unesp.br).



and the labour. For the research, we have selected the medium-sized city of Ribeirão Preto, located in the State of São Paulo, which, based on several researches already done, present an intensification of the socio-spatial differentiation that could point out to the socio-spatial fragmentation. The methodological procedures that guide the research are: 1) bibliographic review; 2) field works; 3) netnography; 4) semi-structured interviews; 5) assessment of the public transport; 6) delimitation of the commercial and service areas of Ribeirão Preto and of "Cristo Redentor" housing development, which is the privileged area in the research. The research is linked to the thematic project entitled "*Socio-spatial fragmentation and brazilian urbanization: scales, vectors, rhythms, forms and contents - FragUrb*". In this article, we have opted to present, only, a cutting stemming from the results obtained by means of the Netnography. Among them, we highlight that the public transport problems that serves our research area, according to the citizens highlighted, confer low urban mobility and accessibility those who its depend and difficulties to have the full enjoyment of the right to the city.

**Keywords:** Production of urban space, Socio-spatial fragmentation, Urban mobility, Urban accessibility, Ribeirão Preto.

## INTRODUÇÃO

Este artigo é uma síntese<sup>3</sup> dos resultados parciais oriundos da nossa pesquisa de mestrado. Ela vincula-se ao projeto temático intitulado "*Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb*"<sup>4</sup>, a qual é financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

No Brasil, as maiores e mais complexas cidades, como as metrópoles, e as cidades médias, apresentam um aprofundamento da diferenciação socioespacial que aponta para a constituição da fragmentação socioespacial. Esse processo decorre, dentre outros fatores, de as cidades brasileiras estarem submetidas às lógicas perversas da reprodução ampliada e infinita do capital e aos ditames do neoliberalismo, fazendo com que o espaço urbano, cada vez mais, torne-se mercadoria, alterando, dessa forma, os princípios e os sentidos do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Para a pesquisa, selecionamos a cidade média de Ribeirão Preto, situada no Estado de São Paulo, a qual, com base em várias pesquisas já realizadas, apresenta uma intensificação da diferenciação socioespacial que poderia apontar para a fragmentação socioespacial. O Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", situado na porção noroeste do município, é utilizado como área prioritária para a realização da investigação. Ele é um conjunto habitacional de interesse social, implementado com base nas diretrizes do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), sendo referente às Faixas 1,5 e 2 do referido programa. Possui 6.803 unidades habitacionais e é o maior conjunto habitacional de Ribeirão Preto,

---

<sup>3</sup> A fundamentação teórico-conceitual apresentada neste artigo, assim como os resultados provenientes da Netnografia, farão parte, portanto, da estrutura da nossa dissertação.

<sup>4</sup> Processo FAPESP nº 18/07701-8.



sendo, também, o maior do Brasil construído com financiamento da Caixa Econômica Federal (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2019; PREFEITURA DA CIDADE RIBEIRÃO PRETO, *sem data, sem paginação*).

O objetivo geral que norteia a nossa pesquisa é compreender, mediante a análise das práticas espaciais dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da chamada periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos pressupostos do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial está sendo analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana. Vinculadas a ela, adotamos, também, as dimensões empíricas do consumo, do lazer e do trabalho.

No que tange aos objetivos específicos, propusemos: 1) analisar os modais de deslocamento utilizados pelos cidadãos, assim como os seus "orçamentos espaço-tempo", no âmbito dos percursos urbanos vinculados às dimensões estabelecidas; 2) analisar se a estruturação do transporte público é suficiente para atender a demanda do recorte espacial sob investigação; 3) compreender como a (i) mobilidade e a (in) acessibilidade urbanas vinculam-se, em termos de condição e de expressão, à fragmentação socioespacial; 4) compreender como a (i) mobilidade e a (in) acessibilidade urbanas, assim como a fragmentação socioespacial, vinculam-se à noção do exercício (ou do não exercício) ao direito à cidade, conforme proposta de Lefebvre (2001); 5) contribuir com a execução do projeto temático FragUrb, em especial ao que concerne a dois entre seus objetivos específicos:

1) analisar a passagem da lógica socioespacial predominantemente centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; 2) interpretar a fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano (SPOSITO, 2018, p. 11).

Neste artigo, optamos por apresentar - dentre as várias discussões que orientam a investigação e, portanto, compõem a nossa dissertação - uma fundamentação teórico-conceitual baseada na articulação entre a mobilidade urbana, o direito à cidade e o processo de fragmentação socioespacial, partindo da limitação de páginas para a elaboração deste artigo - que impede uma discussão ampla e robusta - e devido, sobretudo, ao grupo de trabalho<sup>5</sup> no qual a nossa pesquisa foi apresentada. O objetivo é, portanto, a partir da nossa investigação, contribuir, mesmo que de forma singela, com a temática norteadora do grupo de

---

<sup>5</sup> A nossa pesquisa foi apresentada no Grupo de Trabalho intitulado "Direito à cidade na pesquisa urbana: escalas, dimensões e desafios".



trabalho. Houve, ainda, a necessidade de organizar, para este artigo, um recorte dentre todos os resultados parciais obtidos. Dessa forma, optamos por discutir aqui os resultados provenientes da realização do procedimento de pesquisa netnográfico, com ênfase às vozes daqueles que, diariamente, enfrentam os obstáculos para se movimentarem por meio de transporte público numa cidade que foi, assim como tantas outras, durante décadas, projetada para o automóvel.

Além desta introdução, este artigo está organizado em outras cinco seções: 1) procedimentos metodológicos que guiam a nossa pesquisa; 2) fundamentação teórico-conceitual, com destaque para alguns elementos atinentes ao conceito de fragmentação socioespacial e à articulação dele à mobilidade urbana e ao direito à cidade; 3) síntese dos resultados parciais obtidos por intermédio da execução da Netnografia; 4) considerações finais; 5) referências citadas ao longo do artigo.

## **PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Os procedimentos metodológicos que norteiam a investigação são: 1) revisão bibliográfica; 2) trabalhos de campo individuais e coletivos, no âmbito daqueles concernentes ao projeto temático FragUrb; 3) utilização da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana, em conjunto com as dimensões empíricas do consumo, do lazer e do trabalho, para a compreensão da lógica socioespacial fragmentária; 4) Netnografia. Desse modo, a Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*, foi privilegiada para a execução desse procedimento, realizado por meio de dois recortes metodológicos principais: acompanhamento, seleção, categorização e análise das postagens e dos comentários, além da abordagem participativa executada mediante o contato, via *Messenger*, sendo ele a ferramenta de bate-papo do *Facebook*, com cidadãos selecionados; 5) entrevistas semiestruturadas, realizadas virtualmente, com os cidadãos selecionados, com o presidente da Associação de Moradores do conjunto habitacional e com o representante do poder público de Ribeirão Preto, que atua no âmbito da Secretaria de Planejamento; 6) análise da rede de transporte público a partir de documentos oficiais e por intermédio dos resultados provenientes das entrevistas e da Netnografia; 7) delimitação das áreas comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" por intermédio de trabalho de campo e da coleta dos estabelecimentos cadastrados no *Google Maps*, além da utilização de mapas que delimitam as áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto a partir da relação entre o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas



(CNAE), a partir dos dados provenientes do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010.

## REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

### FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL: ALGUNS APONTAMENTOS INICIAIS

Sposito (2015) explica que, assim como a segregação, o termo fragmentação é igualmente polissêmico e já foi utilizado largamente para tratar de diferentes "rupturas" (econômicas, sociais, políticas, dentre outras), além de ter sido abordado em diferentes escalas, da local à supranacional, não sendo inerente, apenas, aos espaços urbanos. Como ponto de partida, reconhecemos, a partir de Sposito e Góes (2013, p. 294 e 295), que a fragmentação "socioespacial", adjetivo adotado pelas autoras, concernente aos espaços urbanos, "[...] é um processo posterior, historicamente, ao de segregação, tanto quanto mais complexo no que toca suas condicionantes e dinâmicas". Todavia, embora posterior cronologicamente, a fragmentação socioespacial contém a segregação socioespacial, o que sugere que aquela, nos termos aqui definidos, além de se materializar por meio de novos espaços e construções que possuem a capacidade de produzir rupturas físicas nas cidades, também expressa-se por intermédio das práticas espaciais dos cidadãos (SPOSITO; GÓES, 2013; SPOSITO, 2018). Dessa forma, avaliamos que a fragmentação socioespacial pode ser entendida como resultado de modificações profundas nas estruturas espaciais das cidades, o que nos leva a reconhecer a fragmentação como um processo inserido no âmbito da reestruturação da cidade, conforme ideia proposta por Sposito (2001), a qual complementa e se articula ao processo de reestruturação urbana.

Na literatura dedicada ao estudo das cidades do sul e do norte, a noção de fragmentação socioespacial, segundo Prévôt-Schapiro (2001), surge no final dos anos de 1980, sendo ela associada

a componentes espaciais (desconexão física, discontinuidades morfológicas), dimensões sociais (retirada comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbana) (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 34 e 35, *tradução nossa*).<sup>6</sup>

A partir da utilização nestes três campos de investigação - o espacial, o social e o político -, a disseminação desta noção nos estudos das metrópoles da América Latina

---

<sup>6</sup> Tradução nossa de: "[...] componentes espaciales (desconexión física, discontinuidades morfológicas), dimensiones sociales (repliegue comunitario, lógicas exclusivas) y políticas (dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana)".



propiciou a emergência de um novo perfil de cidade: a cidade fragmentada<sup>7</sup> (PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008). Assim, na América Latina, três caminhos apontam para o processo de fragmentação socioespacial, de acordo com Prévôt-Schapira e Pineda (2008, p. 75):

[...] o estudo das políticas públicas e dos novos modos de governança das metrópoles continentais, a caracterização das transformações econômicas associadas à globalização e às novas estratégias do *management* empresarial e, por último, a **análise da relação, muitas vezes contraditória, entre mudança social e evoluções da estrutura urbana**. A inter-relação entre essas três lógicas multiplica os pontos de atrito e intensifica os antagonismos entre os atores e as redes que disputam e repartem o espaço urbano, em circunstâncias marcadas tanto pelo dinamismo econômico quanto pelo crescimento das desigualdades e da pobreza (*tradução nossa, grifo nosso*).<sup>8</sup>

Analisando o caso de Lisboa, Salgueiro (2001, p. 116) apresenta quatro elementos principais para a caracterização da "cidade fragmentada em construção":

- é um **território policêntrico** onde se assiste à **perda da hegemonia do "centro"** e à multiplicação de "novas centralidades";
- **aparecem áreas mistas**, muitas vezes megacomplexos imobiliários que reúnem habitação, comércio, escritórios e lazer, ou comércio, indústria e serviços, sinal evidente da negação do zoneamento funcional associado à cidade industrial;
- surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfosocial, base de uma nova organização em que há **contiguidade sem continuidade**;
- cresce a dessolidarização do entorno próximo porque os indivíduos e actividades participam cada vez mais em redes de relações (movimento e troca de informações) à distância, fonte dos **fluxos complexos que cruzam o território, e que no geral não valorizam nem se exercem na proximidade imediata porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade**. Os padrões de actividades requerem agora uma frequência discreta (no mesmo sentido do comportamento matemático das variáveis não contínuas) de territórios afastados uns dos outros (*grifos nossos*).

<sup>7</sup> Conforme destaca Sposito (2013), trabalhar com a fragmentação socioespacial não pressupõe, apenas, constatar a cidade fragmentada (fato) a partir de descontinuidades territoriais no tecido urbano ou mesmo a partir dos muros e dos sistemas de segurança. Trabalhar com a fragmentação socioespacial pressupõe ir além: é necessária, segundo Sposito (2013), além da perspectiva do tempo e das articulações entre escalas, uma *leitura do processo por meio das práticas espaciais dos cidadãos*.

<sup>8</sup> Tradução nossa de: "[...] *el estudio de las políticas públicas y de los nuevos modos de gobernanza de las metrópolis continentales, la caracterización de las transformaciones económicas asociadas a la globalización y a las nuevas estrategias del management empresarial, y, por último, el análisis de la relación, muchas veces contradictoria, entre cambio social y evoluciones de la estructura urbana. La interrelación entre estas tres lógicas multiplica los puntos de fricción e intensifica los antagonismos entre los actores y las redes que se disputan y se reparten el espacio urbano, en circunstancias marcadas a la vez por el dinamismo económico y el crecimiento de las desigualdades y de la pobreza*".



Em um trabalho anterior, Salgueiro (1998) reflete sobre as modificações da organização das cidades e defende que a fragmentação socioespacial identifica a cidade pós-industrial. Além disso, propõe uma definição para o termo fragmentação, entendendo-o como:

[...] uma organização territorial marcada pela *existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que o cerca*. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios (SALGUEIRO, 1998, p. 39, *destaque da autora*).

A fragmentação socioespacial, segundo Sposito e Góes (2013) e Sposito (2018), é um processo que não está presente apenas nos espaços urbanos metropolitanos, nos quais ele já se encontra, de certo modo, enraizado, estruturado, com pilares sólidos que o sustentam e o promovem. Assim, as referidas pesquisadoras entendem que a fragmentação socioespacial é, também, um processo em curso nas cidades médias brasileiras. Contudo, em muitas cidades médias, as diferentes facetas desse processo começaram a se manifestar recentemente. Dessa forma, dada a complexidade da lógica socioespacial fragmentária, é importante que ocorram investigações mais amplas no âmbito da Geografia Urbana, sobretudo a partir desses novos espaços urbanos nos quais ela se apresenta como um processo em constituição.

## **MOBILIDADE URBANA, DIREITO À CIDADE E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL**

Lefebvre (2001, p. 134, *destaques do autor*) compreende que o direito à cidade "[...] se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à *obra* (à atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade) se implicam no direito à cidade". Assim, esse direito, na perspectiva de Lefebvre (2001), exige uma transformação da realidade urbana por ele vivenciada, a qual, na contemporaneidade, apresenta uma intensificação dos problemas outrora existentes e a conformação de outros. Temos, então, que a realidade urbana seria transformada

[...] se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o *direito à cidade* (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o *uso* pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) e, por conseguinte se inscrevem nas perspectivas da revolução sob a hegemonia da classe operária (LEFEBVRE, 2001, p. 139, *destaques do autor*).



O processo que orientou o reconhecimento, por parte de Lefebvre (2001), da necessidade de lutar por esse direito foi a produção do espaço urbano orientada pelos anseios da reprodução do capital, a qual propicia que o espaço urbano se torne, cada vez mais, mercadoria. A transformação dessa cidade capitalista é, portanto, um elemento crucial para a luta por esse direito, conforme explicam Verdi e Nogueira (2017), sendo necessário "[...] redefinir as formas, funções e estruturas das necessidades da sociedade urbana. Aqui surge o direito à cidade como direito à vida urbana, como direito a um novo humanismo renovado e liberto das contradições do capital" (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 98).

Harvey (2014) defende que a conquista do direito à cidade passa, necessariamente, pela conquista de um poder configurador sobre a urbanização e sobre a produção das cidades, para além da lógica do capital, e a sua visão pode ser associada, a nosso ver, ao debate que o geógrafo Neil Brenner vem desenvolvendo a partir da sua proposta conceitual de *alter-urbanizações*, que representam "[...] caminhos alternativos para a produção coletiva e apropriação do espaço" (BRENNER, 2018, p. 18).

Carlos, Alves e Padua (2017) explicam que a obra de Henri Lefebvre é imprescindível para a compreensão da crise urbana em sua dimensão socioespacial. Assim, o argumento do direito à cidade foi construído por Lefebvre (2001) com base em um fenômeno chave: a segregação. Nesse sentido, Alves (2017, p. 169) defende que a luta pela cristalização desse direito parte do reconhecimento de que a segregação socioespacial existe, "[...] e que existe também a privação das riquezas socialmente produzidas, apropriadas privadamente, ou seja, é por não existir o direito à cidade que é necessário criar estratégias de luta para conquistá-lo".

Catalão e Magrini (2019) defendem que o direito à cidade, no período contemporâneo, deve ser repensado, visando à superação de sua efetivação apenas numa sociedade pós-capitalista ou não capitalista. Se esses fossem os únicos caminhos emancipatórios para as nossas cidades, explicam os autores, "[...] não haveria razões para defendê-lo[s] nesta sociedade, tendo em vista que a esperada revolução proletária, nos termos colocados por Marx e Engels (2003), não apenas não ocorreu, como parece não ter mesmo condições de ocorrer" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 145). Dessa forma, para os autores, também amparados em Harvey (2014), a luta anticapitalista só poderá ser feita dentro do próprio capitalismo, baseada, muitas vezes, em ações que não são, necessariamente e em essência, anticapitalistas. Assim, os pesquisadores apresentam a hipótese, trabalhada no texto a partir das práticas de consumo, de que "[...] o projeto anticapitalista que garantirá o direito à cidade [...] não pode prescindir da tentativa de requalificar e de reposicionar as práticas socioespaciais" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 146). Sendo assim, defendemos que, nas cidades





contemporâneas, que são, essencialmente, construídas segundo os ditames do capitalismo e do neoliberalismo, a efetivação do "direito à mobilidade urbana" (SILVA *et al*, 2016) é um dentre vários caminhos viáveis, que devem ser articulados<sup>9</sup>, para a conquista do direito à cidade e para a superação da fragmentação socioespacial. Assim, o direito à mobilidade urbana é uma dentre várias possibilidades, a qual sustenta a nossa pesquisa, haja vista que, conforme defende Harvey (2014, p. 20), "[...] o direito à cidade é um significante vazio. Tudo depende de quem vai lhe conferir significado".

Sustentados pela perspectiva de Catalão e Magrini (2016), partimos do princípio de que há uma relação antitética entre o processo de fragmentação socioespacial e o direito à cidade, havendo, pois, a necessidade de que ele seja ressignificado, atualizado e sua materialização tomada como princípio de rompimento da lógica socioespacial fragmentária. "Enquanto a fragmentação socioespacial é pautada no acesso desigual dos diferentes segmentos sociais aos serviços e espaços urbanos, bem como na distribuição de poder na condução dos rumos das cidades" (SPOSITO, 2018, p. 08), fica evidente que o direito à cidade, a partir da ação coletiva, visa à conquista da "liberdade da cidade" (HARVEY, 2013), a qual supera a fragmentação socioespacial. Essa mesma perspectiva é considerada por Carlos (2013), embora a pesquisadora considere, em sua análise, o direito à cidade apenas como superação do processo de segregação socioespacial, o qual, embora seja anterior, cronologicamente, à fragmentação socioespacial, está contido nela (SPOSITO; GÓES, 2013). Nas palavras da autora:

[...] o *direito à cidade* propõe a construção de uma nova sociedade, colocando em questão a própria sociedade urbana - suas estruturas - e a segregação como forma predominante da produção do espaço urbano capitalista. O *direito à cidade*, portanto, aponta a negação do mundo invertido, aquele das cisões vividas na prática socioespacial, das representações que criam a identidade abstrata (na indiferença da constituição da vida como imitação de um modelo de felicidade forjado na posse de bens); da preponderância da instituição e do mercado sobre a vida; do poder repressivo que induz à passividade pelo desaparecimento das particularidades; da redução do espaço cotidiano ao homogêneo, destruidor da espontaneidade e do desejo. Assim, a superação da segregação

---

<sup>9</sup> Reforçamos aqui o nosso posicionamento de que, embora o direito à mobilidade urbana seja fundamental para a efetivação do direito à cidade e também como alicerce imprescindível sobre o qual é possível que haja a superação da lógica socioespacial fragmentária, ele, por si só, é incapaz de garantir a efetivação do referido direito, sendo necessário, ainda, lutarmos pelo direito à educação, à habitação, à saúde, ao lazer, à democratização àquilo que a cidade oferece e, muitas vezes, é usufruído pela minoria, dentre outros. Para além do acesso amparado na equidade àquilo que a cidade oferece, é necessário que o direito à cidade se materialize a partir daquilo que a cidade pode e deve ser. Assim, a efetivação do direito à cidade, conforme Harvey (2014) defende, passa, inevitavelmente, por formas outras de produção das cidades e de condução do processo de urbanização, para além da lógica do capital.



socioespacial encontra seu caminho na construção do *direito à cidade*, como projeto social (CARLOS, 2013, p. 109, *destaques da autora*).

Neste contexto de discussão, a mobilidade e a acessibilidade urbanas tornam-se elementos-chave. Defendemos que elas são fundamentais para que os cidadãos tenham acesso ao conjunto dos espaços urbanos, aproveitando-os em sua plenitude, e tendo, dessa forma, acesso ao exercício desse direito, conforme destacam Miralles-Guasch e Cebollada (2003, p. 14) a partir de SEU (2003):

O direito à cidade, entendido como a possibilidade de participar das atividades que o meio urbano oferece, assim como a inclusão dos cidadãos nas diferentes esferas urbanas (produtiva, comercial, de lazer, associativa etc.), **só pode ser exercido se houver um adequado acesso das pessoas ao conjunto do território urbano. O direito à cidade exige que todos os cidadãos, sem exceções, possam acessar os diferentes bens, serviços e atividades que ela oferece** (SEU, 2003) (*grifo nosso; tradução nossa*).<sup>10</sup>

Assim, o nosso posicionamento é de que a fragmentação socioespacial, assim como baixa mobilidade e acessibilidade, estruturam-se e se consolidam em oposição aos pressupostos do direito à cidade. Desse modo, a mobilidade e a acessibilidade urbanas adequadas, cuja efetivação, sobretudo para os cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo e moradores da chamada periferia, ocorre, dentre outras maneiras, mediante o oferecimento de transporte público coletivo de qualidade, capaz de atender satisfatoriamente à demanda, proporcionando deslocamentos seguros e dignos, contribuem para uma dupla conquista: a efetivação do direito à cidade e, como decorrência, a superação da fragmentação socioespacial.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

### AS VOZES DOS CIDADINOS REVELADAS PELA NETNOGRAFIA

A partir da avaliação de alguns grupos e páginas da rede social virtual *Facebook*, definimos que a Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor" seria privilegiada para a execução da pesquisa netnográfica<sup>11</sup>. Ela foi criada em dezembro de 2019

<sup>10</sup> Tradução nossa de: "*El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de los ciudadanos en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), puede ser ejercido sólo si existe un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio urbano. El derecho a la ciudad exige que todos los ciudadanos, sin excepciones, puedan acceder a los distintos bienes, servicios y actividades que ésta ofrece* (SEU, 2003)".

<sup>11</sup> A Netnografia, cunhada por Robert Kozinets, se origina da etnografia e possui vínculos estritos com ela, pois é "[...] uma nova metodologia de pesquisa qualitativa que adapta as técnicas de pesquisa etnográfica para o estudo das culturas e das comunidades emergentes por meio de comunicações mediadas pelo computador" (KOZINETTS, 2002, p. 2, *tradução nossa*). Assim, uma vertente da Netnografia pode ser compreendida como



e possuía, no início da realização desse procedimento metodológico<sup>12</sup>, 731 membros curtindo-a e 780 pessoas seguindo as publicações e a dinâmica interativa desenvolvida. Em junho de 2021, para fins de comparação, 2.413 pessoas curtem essa página e 5.261 seguem as publicações, o que demonstra a sua relevância.

Identificamos, por intermédio do processo de categorização, que as postagens e os comentários realizados no âmbito da página acompanhada podem ser organizados a partir de seis grandes categorias: 1) infraestrutura; 2) mobilidade e acessibilidade; 3) educação; 4) saúde; 5) (in)segurança; 6) assistencialismo, cooperação e organização. Partindo da temática da nossa investigação, focaremos na análise de alguns conteúdos inseridos na segunda categoria.

Em março de 2020, houve uma postagem que gerou o maior debate na página do *Facebook*:

Bom dia. Estamos recebendo várias mensagens de moradores a respeito do transporte coletivo - linha Jardim Cristo Redentor. **Hoje tivemos vários ônibus atrasados e motoristas brigando, porque não queriam levar mais passageiros e jogando a responsabilidade para outros veículos. O fiscal estava no bairro e nada foi resolvido!** Venho aqui chamar a atenção da TRANSERP... Já deu, não é?! **Até quando os trabalhadores perderão os horários dos seus trabalhos e dos seus compromissos? E os estudantes? E os idosos sem acento? Ônibus abarrotados de gente... Chega! Mais horários! Linha binária urgente! Nós não temos culpa! O transporte não é gratuito, então os moradores exigem melhorias urgente.** Pontos de ônibus sem cobertura... Uma falta de estrutura total. Se você teve problemas, mande mensagem para (xx) x xxxx-xxxx. Iremos nos mobilizar para que a solução venha o mais rápido possível.

(Publicação realizada em março de 2020 pela Associação de Moradores; *grifos nossos*).

Essa publicação é emblemática, pois demonstra que, de fato, a prestação dos serviços de transporte público coletivo para os moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" é deficitária e insuficiente, principalmente no período da manhã, no qual o fluxo de passageiros é intenso devido aos cidadãos que precisam se deslocar para iniciarem a jornada de trabalho e para as escolas. Outro elemento importante dessa postagem é que a Associação de Moradores destaca a necessidade de implementação do itinerário binário e reivindica a instalação de coberturas adequadas nos pontos de ônibus, sendo essas solicitações realizadas

---

uma observação participante realizada pelos pesquisadores nos espaços virtuais, isto é, "a Netnografia é pesquisa observacional participante baseada em trabalho de campo *online*. Ela usa comunicações mediadas por computador como fonte de dados para chegar à compreensão e à representação etnográfica de um fenômeno cultural ou comunal" (KOZINETTS, 2014, p. 61-62).

<sup>12</sup> Iniciamos a realização da Netnografia no início de 2020 e essa etapa metodológica foi finalizada no final do referido ano.



no ofício<sup>13</sup> encaminhado ao Poder Público em dezembro de 2019, as quais não foram atendidas. Ademais, revela que a linha expressa, implementada em janeiro de 2020, não é suficiente, em conjunto com o outro itinerário<sup>14</sup>, para atender à alta demanda de passageiros que reside no Cristo Redentor. A partir dessa publicação, alguns membros da página do *Facebook*, e, portanto, moradores do conjunto habitacional, posicionaram-se. Helena<sup>15</sup>, em seu comentário, confirmou o que havia acontecido naquela manhã, sendo corriqueiro o problema relatado:

Eu estava no ônibus 2621 - aquele do senhor que não para nos pontos. **Ele está sempre atrasado e ainda se recusa a pegar os passageiros.** Eu, particularmente, não gosto de ir com ele, mas como ele veio vazio e estava na frente, acabei entrando.

(Comentário realizado por Helena em março de 2020; *grifo nosso*).

Cíntia e Verônica também destacaram as dificuldades que, cotidianamente, enfrentam no transporte público coletivo. Ambas relataram problemas que versam sobre os atrasos dos ônibus, a periodicidade insuficiente nos atendimentos, o número reduzido de ônibus que atendem ao conjunto habitacional em cada horário previamente definido pela empresa responsável - a PróUrbano - e o trajeto único das linhas, as quais se originam do conjunto habitacional com destino ao centro principal da cidade, havendo, também, o trajeto de retorno. Cíntia, em março de 2020, respondendo à postagem da Associação de Moradores, comentou: "O pior é um bairro deste tamanho ter apenas um trajeto de ônibus [...]. Ter que pegar dois ônibus para ir aqui do lado é complicado. Nosso bairro tem quase 7.000 casas e já está há mais de um ano inaugurado". Vejamos, a seguir, a opinião de Verônica, a qual também é enfática ao declarar a incapacidade do atual oferecimento de transporte público em atender à demanda do conjunto habitacional:

Já passou da hora... Precisamos de mais linhas. Olha o tanto de moradores para uma linha. **Quem pega ônibus todo santo dia sabe da luta diária que é:** lá dentro, é um empurrando o outro; motoristas estressados; falta de lugar para os idosos... É bem complicado. Queremos o que é nosso por direito. **Eu tenho que pegar dois ônibus por dia... Quando o do bairro atrasa, eu perco o do centro... Quando o motorista para, tentando organizar o**

<sup>13</sup> Em dezembro de 2019, as Associações de Moradores do Jardim Cristo Redentor e do Parque das Oliveiras I, situado próximo àquele, sendo este, também, um conjunto habitacional de interesse social, enviaram à Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (TRANSERP) um ofício solicitando melhorias no atendimento do transporte coletivo, sendo que esse ofício foi publicado, na íntegra, na página do *Facebook* que foi privilegiada em nossa pesquisa.

<sup>14</sup> A rede de transporte público que atende ao Cristo Redentor possui apenas dois itinerários. Por ser, exclusivamente, radial – ou seja, conduzir ao centro principal da cidade –, foi pensada para uma cidade centro-periférica, embora os deslocamentos dos cidadãos não se realizem apenas desse modo.

<sup>15</sup> Todos os nomes utilizados no âmbito da nossa pesquisa são fictícios.



**ônibus, também atrasa e eu perco o do centro.** Por que não colocam um ônibus atrás do outro? Deixam um a cada meia hora, aí fica difícil. (Comentário feito por Verônica em março de 2020; *grifos nossos*).

Ao término do debate entre os moradores, Luzia, de forma simples e direta, resume o oferecimento do transporte coletivo para o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor": "Está terrível a situação".

Em setembro de 2020, a Associação de Moradores realizou uma nova postagem, vinculada à nossa temática de pesquisa. O responsável pela publicação, além do comentário que apresentaremos na sequência, publicou a fotografia de um idoso, nitidamente com idade bem avançada, esperando, em pé, pelo transporte público, num ponto de ônibus descoberto, sob o sol escaldante, revelado pela fotografia. Vejamos, a seguir, por meio do depoimento, a indignação do(a) responsável pela postagem:

**Será que depois de uma vida pagando impostos, honrando os seus compromissos dentro de casa, ele não merecia um simples banco e uma sombra para aguardar pelo transporte coletivo? O que será que esses governantes da nossa cidade pensam a respeito dos idosos?**[...] Nós, da Associação de Moradores, já entramos com pedido para que coloquem pontos adequados por todas as avenidas e ruas que permitem esse tipo de instalação. Brigaremos por essa questão (Postagem realizada em setembro de 2020 pela Associação de Moradores, *grifo nosso*).

Avaliamos que os comentários e as postagens realizados na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", concernentes à nossa temática de investigação, embora não sejam relevantes em termos de quantidade, e, portanto, não revelem o posicionamento de um número considerável de cidadãos, são importantes em termos de qualidade. Por intermédio deles, identificamos que, para todos aqueles que se envolveram nos debates sobre o transporte coletivo, ele apresenta problemas temporais, espaciais, infraestruturais e organizacionais, os quais são indicativos claros de problemas de mobilidade e de acessibilidade para a parcela dos cidadãos que depende desse modal de deslocamento. Avaliamos, então, que o objetivo pretendido com a realização desta primeira etapa da Netnografia - acompanhamento, seleção e categorização das postagens e dos comentários - foi atendido e os resultados são satisfatórios, reveladores de pistas e de indicativos importantes.

Passemos, agora, à síntese atinente à abordagem participativa. Ressaltamos, num primeiro momento, algumas estratégias que foram adotadas. O foco da nossa pesquisa, conforme já destacamos, refere-se ao estudo do processo de fragmentação socioespacial, buscando, por meio da dimensão empírica da mobilidade, associada às práticas de consumo, de lazer e de trabalho, encontrar indicativos ou evidências da constituição desse processo em



Ribeirão Preto, a partir das práticas espaciais dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia. Sendo assim, a complexidade dos objetivos delimitados e a necessidade de dados minuciosos, obtidos, dentre outras formas, a partir das vozes dos cidadãos pesquisados, exigiram que a Netnografia fosse um indicador de pistas, que orientasse a condução da investigação, e uma forma de identificar sujeitos-chave que pudessem contribuir com a pesquisa. Reconhecemos, então, que a entrevista semiestruturada<sup>16</sup> foi o procedimento metodológico mais significativo da nossa investigação, o que não exigiu que a abordagem participativa, no âmbito da Netnografia, fosse realizada de maneira profunda e estritamente direcionada, orientada a partir de um roteiro de questões extenso, o qual, segundo Kozinets (2014), torna-se inviável, sobretudo quando as redes sociais virtuais são o foco da coleta de dados. A partir dessas definições importantes, optamos por escolher seis questões, extraídas do roteiro organizado para a realização das entrevistas com os cidadãos, selecionadas com base nos resultados obtidos a partir da realização da pesquisa não-participante na Página do *Facebook*, cristalizada na análise das postagens e dos comentários.

Organizamos uma apresentação sintética dos objetivos da nossa pesquisa e contatamos, por meio do *Messenger*, 26 cidadãos, todos residentes no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", sendo sete homens e 19 mulheres. Dentre eles, sete cidadãos - três homens e quatro mulheres - aceitaram participar da pesquisa. Inicialmente, não havíamos definido um número ideal de cidadãos para participar dessa etapa da pesquisa netnográfica, visto que, assim como nas entrevistas, somente os resultados obtidos podem indicar o número suficiente de participantes. Assim, a partir do diálogo com os sete cidadãos, identificamos um padrão entre as respostas, e indicativos importantes que, atrelados àqueles obtidos durante a avaliação das postagens e dos comentários, auxiliaram no encaminhamento da investigação e na seleção de cidadãos para participarem das entrevistas.

Iniciamos o diálogo com os cidadãos perguntando, com relação às práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, quais os meios de transporte utilizados para que eles possam se deslocar pela cidade. A partir das respostas obtidas por intermédio dessa questão, foi possível agrupar os cidadãos em duas categorias: aqueles que utilizam, exclusivamente, veículo(s) próprio(s) - carro, motocicleta ou ambos - e aqueles que utilizam apenas o transporte público. Focaremos, aqui, na análise do diálogo com as cidadinas que se deslocam, exclusivamente, por meio de transporte público.

---

<sup>16</sup> Conforme já destacamos em outro trecho deste artigo, optamos por apresentar aqui apenas uma síntese dos resultados oriundos da Netnografia. A análise das entrevistas com os cidadãos, com o representante do poder público de Ribeirão Preto e com o Presidente da Associação de Moradores será apresentada na dissertação.



Avaliando os seus deslocamentos cotidianos destinados às práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, Sofia e Cláudia destacaram problemas estruturais, espaciais e temporais, no âmbito desse modal de deslocamento, que dificultam os seus deslocamentos cotidianos e, portanto, a plena realização da vida urbana.

Sofia compreende que deveria haver ônibus em mais horários, pois a periodicidade oferecida não atende satisfatoriamente às necessidades de deslocamento da população. Além disso, ela destacou o atraso dos ônibus, que prejudica os moradores que têm horários rígidos a cumprir, principalmente aqueles relativos ao trabalho. Dentre os seus depoimentos, destacamos este: "São necessárias muitas mudanças. Os pontos de ônibus não têm iluminação e são descobertos. Os ônibus estão sempre lotados. No verão, é muito quente, e eles não têm ar condicionado". Sofia destacou, ainda, que os problemas concernentes ao transporte público se intensificaram durante este período de pandemia: "Agora tem ônibus de 60 em 60 minutos... Tem muitas pessoas que trabalham; as outras vão fazer as suas coisas... Então os ônibus estão sempre lotados". Conforme o andamento do diálogo via *Messenger*, a cidadina destacou outros elementos que, na sua visão, materializam-se em dificuldades para os deslocamentos dos cidadãos, sobretudo daqueles com baixo poder aquisitivo. Ela ressaltou que a tarifa em Ribeirão Preto é de R\$ 4,20 e disse: "É a passagem mais cara que eu já vi!!! Nem em São Paulo é tão cara".

Avaliamos que os depoimentos de Cláudia são os mais emblemáticos dentre todos os obtidos a partir do contato com os cidadãos que participaram dessa etapa da investigação netnográfica, visto que ela forneceu informações bem detalhadas sobre os problemas que, cotidianamente, enfrenta para que possa circular pela cidade. No depoimento a seguir, ela ressaltou a necessidade de sair de casa uma hora e meia antes de iniciar a sua jornada de trabalho, visto que os ônibus sempre atrasam e estão sempre lotados. Além disso, realizou uma comparação com o transporte público coletivo que atende às outras áreas da cidade, salientando que, em outros bairros, há mais opções de itinerários, sendo que, em sua avaliação, no Cristo Redentor, essa maior opção também é necessária:

**Cláudia:** Saio de casa às 5h da manhã todos os dias para chegar ao trabalho às 6h30. **Os ônibus demoram muito e estão sempre lotados. Acho que aqui no bairro deveria haver mais opções de linhas, pois em todos os bairros têm duas ou três opções...** Exemplo: Salgado Filho e Aeroporto; Ribeirão Verde 1 e Ribeirão Verde 2... **Aqui no bairro só tem o Cristo Redentor.** Não tem opção de pegar outro ou um ônibus que "sobe" e outro que "desce". Aqui só tem um e pronto. Muito ruim isso (*grifos nossos*).



Em outro trecho do seu depoimento, Cláudia avançou na menção a outros aspectos que precisam ser melhorados ou implementados no âmbito do oferecimento do transporte público para os moradores do conjunto habitacional, além de ressaltar, assim como Sofia, que a periodicidade no atendimento durante a pandemia da COVID-19 está menor, ocasionando maiores dificuldades para os seus deslocamentos. Ela também fez uma análise no que tange à situação espacial do Cristo Redentor, utilizando o advérbio "longe" para fazer referência à distância entre o conjunto habitacional e a sua área de trabalho:

**Cláudia: Pontos cobertos também seriam bons, viu. E também melhorias no tempo de espera.** Eu saio às 12h30 do trabalho e chego em casa às 14h10. Olha o tempo que demoro para chegar em casa. **Agora ele [o ônibus] está passando de uma em uma hora... Isso quando ele não atrasa.** Muito ruim a demora. **O bairro já é longe e não tem opção de ônibus, aí fica pior, não é? Antes [da pandemia] já demorava uns 40 minutos...** Vejo todo mundo podendo escolher qual ônibus "pegar", por ter mais opções que passam nos seus bairros, e eu acabo demorando mais tempo no ponto de ônibus por ter uma opção só. Não posso escolher, e isso me deixa muito chateada. Às vezes, passam dois ônibus da mesma linha, um atrás do outro, e o meu não (*grifos nossos*).

As duas cidadinas - Sofia e Cláudia - residiam em Ribeirão Preto antes de se mudarem para o Cristo Redentor. Solicitamos, dessa forma, que elas fizessem uma comparação entre os velhos e os novos deslocamentos, perguntando se atualmente encontram mais facilidades ou mais dificuldades para a realização dos deslocamentos destinados ao trabalho, ao consumo e ao lazer. As duas foram categóricas e afirmaram que, atualmente, encontram mais dificuldades devido, sobretudo, à ausência de mais itinerários que atendam às necessidades de deslocamento dos moradores. Sofia residia no bairro Eugênio Lopes e, segundo ela, quatro itinerários propiciavam que ela se deslocasse para as principais áreas da cidade. Cláudia residia no Conjunto Habitacional "Wilson Toni" e utilizava dois itinerários, que ela denominou como "Paiva" e "Paulo Gomes". Ao término da entrevista, perguntamos se elas se sentem isoladas ou integradas à cidade. "Eu gosto de morar aqui, mas é meio isolado, não é? Mas é um bairro gostoso de morar", respondeu Cláudia. Sofia afirmou que se sente isolada, principalmente devido à distância do conjunto habitacional aos principais equipamentos urbanos e em função da insuficiência de estabelecimentos comerciais e de serviços presentes no conjunto habitacional: "Por ser um bairro novo, eu até entendo a distância de tudo... Também entendo a falta de bancos, lojas de departamentos, lotéricas...", finalizou Sofia.

Avaliamos que os resultados obtidos, sobretudo aqueles efetuados por meio de contato com as cidadinas que possuem os seus deslocamentos dependentes do transporte público,





apresentam a ineficiência desse modal de deslocamento que atende ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", sendo que os depoimentos delas fortalecem, também, aqueles obtidos por meio das postagens e dos comentários realizados na página do *Facebook* que foi acompanhada. Há, pois, indicativos de problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas para a parcela dos cidadãos residente nesse conjunto habitacional que necessita da utilização do transporte público. Nessa direção, o encaminhamento da investigação mediante o contato com os cidadãos por intermédio das entrevistas semiestruturadas, guiadas pelo roteiro que contém questões mais amplas e específicas, propiciou um aprofundamento no entendimento dessas dificuldades, conforme demonstraremos na dissertação.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Realçamos que a Netnografia é uma ferramenta de pesquisa que se mostrou eficiente - apesar dos percalços, referentes, sobretudo, à dificuldade de encontrar participantes para a realização das entrevistas -, principalmente num período de pandemia, no qual as nossas práticas espaciais estão limitadas. Avaliamos, assim, que a aplicação desse procedimento metodológico, numa sociedade que, cada vez mais, configura-se em rede (CASTELLS, 2005), tem um grande potencial para a realização das pesquisas em ciências humanas, seja como procedimento auxiliar - sendo essa a estratégia da nossa investigação - ou principal, como no caso das pesquisas que vêm sendo desenvolvidas, desde 1995, pelo pesquisador canadense Robert Kozinets, cujos trabalhos utilizamos, dentre outros, como norteadores para a aplicação desse procedimento.

A análise das postagens e dos comentários realizados na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*, revelou que, para todos aqueles que se envolveram nos debates sobre o transporte público, ele apresenta problemas em termos de cobertura espacial, frequência temporal e oferecimento de condições infraestruturais adequadas, sobretudo em um momento pandêmico no qual o distanciamento social e a ausência de aglomerações são duas obrigatoriedades fundamentais. A realização da abordagem participativa, mediante o diálogo, por meio da ferramenta de bate-papo do *Facebook*, com as cidadãs que possuem os seus deslocamentos dependentes do transporte público, revelou a ineficiência desse modal de deslocamento que atende ao conjunto habitacional, sendo que os depoimentos delas fortalecem, também, os resultados obtidos a partir da análise das postagens e dos comentários realizados na página do *Facebook*. Compreendemos, portanto, que a mobilidade excludente (VASCONCELLOS, 2013) e precária (SILVA, 2014) daqueles que necessitam do transporte público, conforme



discutiremos de forma mais aprofundada na dissertação e com base nos outros resultados obtidos, é um obstáculo para o pleno exercício do direito à cidade.

Devido ao fato de que este artigo é um recorte da nossa pesquisa, que ainda está sendo realizada, e, portanto, os resultados provenientes dos diversos procedimentos metodológicos - sobretudo aqueles oriundos das entrevistas semiestruturadas - não foram debatidos, não apresentaremos nenhuma discussão sobre a possibilidade de constituição ou de consolidação do processo de fragmentação socioespacial, sendo ele o norteador da nossa investigação. Esta discussão será apresentada, logo, na dissertação, em articulação à dimensão teórico-conceitual. Não obstante, como ficou evidente na sucinta discussão realizada, problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas foram identificados a partir, sobretudo, das vozes daqueles que dependem do transporte público e esse poderia ser um prisma analítico por intermédio do qual a lógica socioespacial fragmentária poderia ser analisada. Dentre os vários autores que sustentam esta nossa perspectiva analítica - associação entre fragmentação socioespacial e mobilidade e acessibilidade urbanas -, enfatizamos duas visões: 1) a de Prévôt-Schapira (2001), que defende que a fragmentação socioespacial surge e se intensifica, cada vez mais, na vida dos cidadãos à medida que há uma limitação e uma redução do ir e do vir nas cidades, havendo, por conseguinte, na perspectiva da autora, uma nítida relação entre mobilidade, acessibilidade e o processo de fragmentação socioespacial; 2) a de Vasconcelos (2013, p. 22), para o qual "a cidade fragmentada [...] corresponde a uma mistura de usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte".

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelas bolsas de mestrado fornecidas para a realização da pesquisa.

## **REFERÊNCIAS**

- ALVES, Glória. Privação, Justiça Espacial e Direito à Cidade. In: BENACH, Núria *et al.* **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p. 167-178.
- BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização: O urbano a partir da teoria crítica**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o "direito à cidade" como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 95-110.



CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PADUA, Rafael Faleiros de. Introdução. In: BENACH, Núria *et al* (Org.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p. 9-12.

CASTELLS, Manuel. A Sociedade em Rede: do Conhecimento à Política. In: CASTELLS, Manuel; CARDOSO, Gustavo (Orgs.). **A Sociedade em Rede: do Conhecimento à Acção Política**. Portugal: Debates da Presidência da República Portuguesa, 2005, p. 17 - 31.

CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira. Can consumption mediate the right to the (fragmented) city? **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, v. 7, n. 1, p. 19-32, 2016.

CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira. Direito à cidade e consumo: contradições e convergências. In: GÓES, Eda Maria *et al*. **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 133-158.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia *et al* (Org.). **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013, p. 27-34.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

KOZINETS, Robert. The Field Behind the Screen: Using Netnography for Marketing Research in Online Communities. **Journal of Marketing Research**, v. 39, p. 61-72, fev. 2002.

KOZINETS, Robert. **Netnografia: Realizando Pesquisa Etnográfica Online**. Porto Alegre: Penso, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MIRALLES-GUASCH, Carme; CEBOLLADA, Àngel. Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. **Fundación Alternativas**, 2003, p. 1-56. Disponível em: <<https://www.fundacionalternativas.org/laboratorio/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>>. Acesso em: 19 out. 2020.

PACAEMBU CONSTRUTORA. **O maior bairro planejado do Brasil**. 2019. Disponível em: <<https://www.pacaembu.com/uploads/ebooks/ebook-informativo-pacaembu-julho-2019-31.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PREFEITURA DA CIDADE RIBEIRÃO PRETO. **Empreendimentos CAIXA - PMCMV - CONCLUÍDOS**. Sem data. Disponível em: <<https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/habitacao>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades. **Perfiles Latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, dez. 2001.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France ; PINEDA, Rodrigo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Eure**, vol. XXXIV, n. 103, p. 73-92, dez. 2008.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Território**, n. 4, p. 39-53, jan./jun. 1998.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Lisboa, Periferia e Centralidades**. Oeiras: Celta, 2001.



SILVA, Ricardo Barbosa da. **Mobilidade precária na metrópole: Problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo - Da exceção à regra.** 2014. 416f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SILVA, Jailson de Souza *et al.* Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da Favela da Maré e do Complexo do Alemão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleando; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano.** Brasília: IPEA: ITDP: 2016, p. 181-204.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 235-254.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. **Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015, p. 125-151.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb.** Presidente Prudente, projeto temático financiado pela FAPESP, 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: Editora Unesp, 2013.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formais socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p. 17-37.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente.** 1 ed. Barueri - SP: Manoele, 2013.

VERDI, Elisa Favaro; NOGUEIRA, Denys Silva. O direito à cidade (nas ruas e nas universidades) e o dever da sociedade urbana. In: BENACH, Núria *et al* (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade.** São Paulo: Contexto, 2017, p. 95-113.