

MOBILIDADE COTIDIANA FRAGMENTADA: OS PERCURSOS URBANOS EM RIBEIRÃO PRETO/SP

Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos ¹

RESUMO

Compreender as cidades contemporâneas demanda uma série de reflexões, instrumentos e indagações acerca do espaço urbano que é construído. Temos observado que, nas cidades médias, cada vez mais elementos surgem como constitutivos de uma base analítica que demanda pensamento constante, isso por conta da pluralidade de interações socioeconômicas que estão sendo observadas nelas. Diante de tal assertiva, nos propomos a entender a mobilidade, aqui na sua dimensão cotidiana, como elemento para observar que cidade média está sendo produzida e de que forma ela tem afetado o dia a dia da população, neste caso a periférica. Para isso, nos valeremos de um procedimento metodológico denominado de percurso urbano para entender como o “ir e vir” desta população tem sido afetada pelas muitas dinâmicas intraurbanas. De antemão, indicamos que a lógica fragmentária tem deturpado o direito a locomoção na cidade retirando este e fazendo com que a mobilidade ganhe outras características conceituais.

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

ABSTRACT

Understanding contemporary cities demands a series of reflections, instruments and questions about the urban space that is built. We have observed that, in medium-sized cities, more and more elements emerge as constitutive of an analytical base that demands constant thought, due to the plurality of socioeconomic interactions that are being observed in them. Given this assertion, we propose to understand mobility, here in its everyday dimension, as an element to observe which medium-sized city is being produced and how it has affected the daily lives of the population, in this case the peripheral one. To do this, we will use a methodological procedure called urban route to understand how the “coming and going” of this population has been affected by the many intra-urban dynamics. Beforehand, we indicated that the fragmentary logic has distorted the right to movement in the city, removing it and causing mobility to gain other conceptual characteristics.

Keywords: Everyday mobility, Socio-spatial fragmentation, Urban routes, Ribeirão Preto/SP

INTRODUÇÃO

Há um processo com relação a produção do espaço urbano das cidades médias brasileiras que vem ganhando destaque em tempos recentes: a fragmentação socioespacial. Esta tem sido objeto analítico de muitas pesquisas acadêmicas voltadas a compreender quais cidades

¹ Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (PPGG – FCT/UNESP) Câmpus de Presidente Prudente/SP. felipe.cesar.augusto@gmail.com

médias contemporâneas são essas e como a população citadina tem sido afetada com as muitas dinâmicas intraurbanas permeadas pelo processo indicado?

Diante disso, há também uma variedade de instrumentos analíticos 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.

Pelo exposto, concordamos que é fundamental utilizar destes na qual apontamos a mobilidade como potencial elemento para as análises iniciais, como 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.

Para isso, além desta breve introdução, realizaremos a construção do presente documento 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.

Com relação a metodologia nossa ideia é realizar uma construção metodológica 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.

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.

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 uma metodologia denominada percurso urbano construímos uma reflexão que busca demonstrar como a mobilidade cotidiana tem sido interferida em uma cidade média projetada por ideais fragmentários.

A partir disso, pontuamos que a mobilidade cotidiana se transiciona em uma outra mobilidade, que convencionamos denominar de inexistente, por conta da necessidade de

compreender como o direito de ir e vir e à 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 população 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.

METODOLOGIA

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 lucro financeiro.

Esta reflexão se pauta quando se analisa que o direito à cidade da população 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.

Consideramos que, tais dados indicados, são apontados 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 ele tem sido fundamental para que a vida nas cidades torne cada vez mais tortuosa. A partir de tal 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.

Para tal, 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.

E para isso, escolher o melhor instrumento analítico para entender tal realidade urbana é um desafio, vide as muitas possibilidades existentes. Partiremos da dimensão mobilidade e

do habitar para compreender como as cidades atuais estão sendo pensadas para a população cidadina, principalmente por conta da permeabilidade das lógicas fragmentárias.

Deste modo, 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, o que demanda contestação e reflexão constante.

Indicamos também evidenciar que a mobilidade dessa população cidadina oriunda outra tipologia de mobilidade, que tem seu acesso negado a um direito à cidade a partir do direito de ir e viver, sem uma mobilidade sem direitos.

Como apoio de nossas reflexões aqui apontadas, iremos trazer nossas leituras realizadas como forma de apoiar nosso debate empreendido; em conjunto faremos o uso de uma metodologia e procedimento metodológico denominado de percurso urbano, atividade que serviu de instrumento para compreender como esse ir e vir da população cidadina desvela outras dimensionalidade; para sintetizar tais informações faremos o uso de mapas e dados para que possamos corroborar nossas ideias aqui trazidas.

REFERENCIAL TEÓRICO

As cidades contemporâneas não podem ser mais observadas a partir de um olhar analítico que desconsidere as interações e construções socioeconômicas e socioespaciais que abrangem a formação de seu processo de produção do espaço urbano.

Muitas são as ferramentas que podem ser utilizadas para que possamos construir as nossas análises e buscar compreender algumas das mais variadas dinâmicas que circundam a cidade e o urbano. Uma das muitas frentes analíticas que podemos utilizar é com relação 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).

Ela se configura como uma atividade essencial para o “ir e vir” de cidadinas e cidadãos nas cidades de todo o mundo, constituindo-se como um ato até mesmo político, frente as inúmeras barreiras existentes com relação à possibilidade de se locomover. Sendo elemento fundamental para que muitas e muitos possam acessar os espaços, a mobilidade ganha a importância de ser representativa a tal ponto de que pode oportunizar reflexões e construções que demandam um olhar mais próximo das estruturas existentes que possibilitam o movimentar-se (VASCONCELLOS, 2016).

Tal realidade pode ser evidenciada quando observamos a necessidade de deslocar-se para trabalhar, estudar, comprar e etc. Sem o uso do automóvel a tarefa de produzir qualquer

uma dessas ações se torna algo completamente inviável, sendo um veículo automotor o mais indicado para poder se locomover, ainda mais em cidades em que as vias urbanas são cada vez mais largas e o passeio público quase sempre está deteriorado.

Diante disso, o automóvel ganha espaço nas vias urbanas culminando na ampliação de uma infraestrutura que aporte a quantidade necessária de veículos que podem circular pelas ruas das cidades, culminando na amplitude dos meios viários para os veículos de transporte, seja ele carro, ônibus ou moto (AUGÉ, 2008).

Com a dinamização espacial urbana que as cidades passam, principalmente as cidades médias, oriundas do processo de reestruturação urbana conforme Sposito (2007) já debateu, é importante identificarmos novas realidades que estão presentes nas dinâmicas urbanas que revelam novas compreensões e reflexões sobre essas que estão sendo produzidas.


Deste modo, novas reflexões surgem e questionamentos são elencados quando realizamos as primeiras análises: como o deslocar-se nas cidades médias vem ocorrendo? As cidadinas e os cidadãos são pensados nos projetos infra estruturais urbanos? Como o espaço urbano pode ser produzido para otimizar não só o tempo dos veículos, mas também da população cidadina? Quais ideias podem ser colocadas ao debate com relação a propostas de melhorias para as cidadinas e os cidadãos?

Além disso 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. Tal indicativo é oriundo da observação constante que realizamos com relação as muitas contradições postas atualmente, principalmente no quesito andar na cidade.

Tal assertiva se baseia ao apontarmos que as lógicas fragmentárias, elemento observado quando analisamos as cidades médias brasileiras e como estas são estão sendo produzidas, está baseada também na questão do deslocamento de cidadinas e cidadãos, isto quando observado os contextos específicos para tal afirmação.

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 deste processo. Com 720.116 habitantes (IBGE – CIDADES, 2023) ela possui interações que possibilitam compreender que sua expansão territorial urbana se estabeleceu no decorrer de sua (re)estruturação, conforme Zamboni (2018) destaca.

Melazzo et al. (2021) também aponta 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, principalmente 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 entender e revelarmos os efeitos nas cidades médias. 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.

Muitas definições são atribuídas ao processo de fragmentação socioespacial e suas lógicas, sendo que o termo socioespacial foi inserido ao debate posteriormente, conforme Sposito e Sposito (2020) destacam. Ela possui várias estruturas, mas a essência analítica é praticamente a mesma, como traz Salgueiro (1998, p. 39) que faz uma definição de fragmentação a partir de uma análise territorial, onde destaca que:

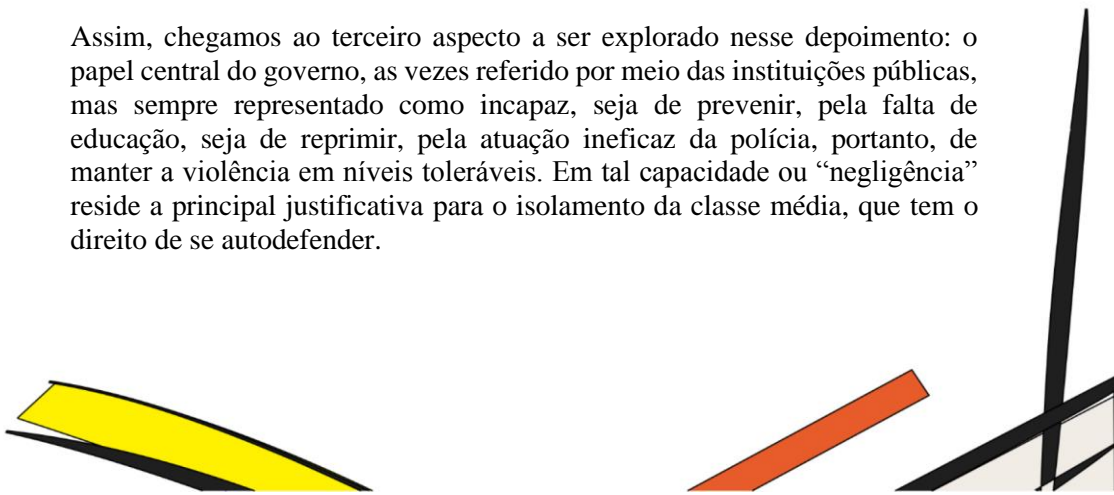
Entendemos por fragmentação uma organização territorial marcada pela existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que os cerca. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações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

Para a autora a presença dos enclaves territoriais por toda a malha urbana é representativa do processo de fragmentação, ressaltando a diferenciação entre pessoas, que se reflete nas distâncias estabelecidas por conta, neste caso, dos enclaves.

Caldeira (2000) já trazia ao debate a questão dos enclaves fortificados quando realizou estudo sobre a cidade de São Paulo/SP e a localização dos primeiros condomínios horizontais fechados, denotando um distanciamento para com a cidade, pautada em muitas dimensões, sendo uma delas a justificativa da violência urbana.

Sobre esta, utilizada como resposta para o distanciamento social como forma de proteção, Sposito e Góes (2013, p. 275) fazem uma exposição reflexiva ao analisar a explicação dada por um entrevistado para 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.



A violência e a incapacidade dos agentes do Estado de coibi-la se torna uma justificativa plausível de proteção, que inclusive é reforçada pela mídia, conforme as autoras anteriormente citadas também indicam.

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”.

Como forma de sintetizar os elementos que compõem a fragmentação socioespacial, 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)

Ao indicar a dessolidarização com o próximo os autores apontam que esse distanciamento criado em prol de toda uma estrutura baseada seja na violência urbana, na segmentação social e econômica e na sensação de diferenciação a partir de estilo de vida e padrão de consumo, são elementos que contribuem para que o processo de fragmentação socioespacial ganhe mais bases estruturais, se expanda e se dissemine na produção do espaço urbano.

Isso reforça que as lógicas fragmentárias estejam permeadas no cotidiano e nas atividades de cada cidadina e cidadão, que se verá perante uma situação em que não poderá ser contrapor à um modelo hegemônico de relação socioespacial, que é o fragmentário.

Pelo exposto concordamos com Morcuende (2021, p. 2) quando o autor destaca que a fragmentação socioespacial é: “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 é representativa de um contexto social que modifica as relações atuais e permite entender o urbano a partir de uma visão ainda mais crítica ao capitalismo.

A partir disso, é possível compreender que, como a fragmentação socioespacial está presente nas principais dinâmicas urbanas de cidadinas e cidadãos das cidades médias é possível que a mobilidade seja afetada e modificada por conta deste processo.

Concordamos com Legroux (2021, p. 3) quando o autor conceitua qual mobilidade estamos falando quando queremos 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 como deslocamentos pendulares, busca destacar que esses são realizados por cidadinas e cidadãos não somente para deslocar-se na cidade, mas principalmente para exercer suas atividades de trabalho, demandando uma análise a partir de como a mobilidade possui uma significância dentro de um contexto fragmentário.

Para isso é preciso que as vias urbanas estejam adequadas, assim como o transporte coletivo seja satisfatório no que se refere a qualidade e conforto no trajeto. O mesmo autor destaca que quando houve um investimento no modelo rodoviário em que carros, caminhões e ônibus tiveram um incentivo fiscal para sua produção, houve uma grande crise no que se refere ao espaço de deslocamento acessível e disponível para o transitar, gerando uma situação caótica com relação a infraestrutura urbana viária (LEGROUX, 2021).

Diante disso a mobilidade cotidiana transforma-se em um elemento constitutivo para garantia de direitos, já que é preciso conseguir se organizar com relação ao “ir e vir” dentro de uma cidade produzida a partir da lógica fragmentária.

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

Os “percursos urbanos” são um procedimento de pesquisa em que é realizado um trajeto igual ao que a cidadina ou o cidadão participante da pesquisa realiza em seu cotidiano a partir do modal utilizado para este deslocamento: carro, moto, ônibus, bicicleta ou até mesmo 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 cidadina ou cidadão em seu deslocamento para o trabalho, assim como também o retorno do trabalho para sua residência. Tal metodologia se baseia não só no acompanhamento do trajeto, mas também nas percepções, falas, condições e outras variantes que forem significativas com relação a esse realizado, identificando a mobilidade cotidiana e trazendo suas problemáticas.

Jesus, Catelan e Calixto (2022) destacam que o procedimento metodológico do percurso urbano casa-trabalho-casa é adaptada 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, a partir de uma visão da Geografia Feminista.

O percurso urbano casa-lazer-casa visa observar o deslocamento de uma cidadina 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 cidadina 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 DISCUSSÃO

As atividades realizadas em Ribeirão Preto/SP visaram observar todas as dinâmicas que abrangem a compreensão de qual cidade média estamos analisando e de que forma podemos entender e visualizar as bases metodológicas já indicadas no início de nossa explanação.

Conforme já expusemos, Ribeirão Preto/SP é uma cidade média localizada a nordeste no Estado de São Paulo e que possui uma dinâmica de produção de seu espaço urbano pautada, principalmente, na reprodução capitalista e na valorização da renda da terra. Portanto, observá-la atualmente demanda ter como entendimento base que, sua estruturação urbana atual é reflexo de uma série de transformações e modificações voltadas a precificar o lote urbano visando a rentabilidade do mesmo.

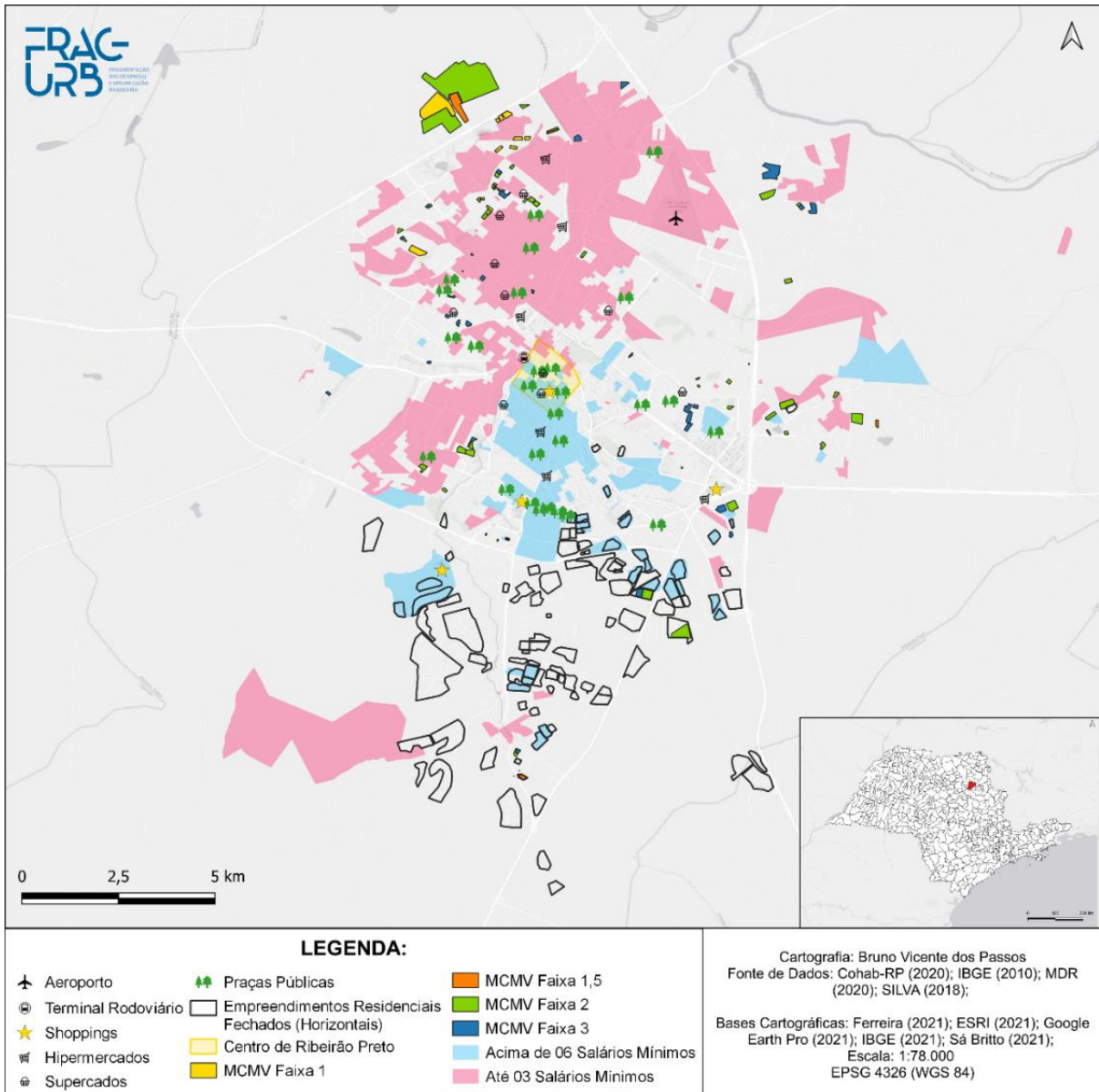
Tal apontamento visa também evidenciar que tal lógica é destinada para famílias que possuem rendimentos financeiros compatíveis com a oferta imobiliária apresentada. Além disso, é possível apontar que há uma participação dos agentes do Estado para tal reprodução, já que se pode observar uma intervenção com relação a modificação de leis urbanas e de planos diretores, voltados a sempre expandir a área do perímetro urbano contribuindo com a expansão territorial de Ribeirão Preto/SP (MELAZZO et al. 2021).

Essa estruturação não é uma realidade recente, conforme Zamboni (2018) já apontou ao destacar o direcionamento que algumas famílias mais carentes tinham para áreas com péssimo controle sanitário e, que famílias mais abastadas financeiramente, se instalavam em locais com condições adequadas e suficientes para uma vivência salutar.

O mapa 1 visa sintetizar nossos apontamentos com relação a Ribeirão Preto/SP:



Mapa 1 – Mapa síntese de Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022)

É possível observamos que há uma concentração de cidadinas e cidadãos que possuem vencimentos acima de cinco salários mínimos na região central em destino ao sul de Ribeirão Preto/SP. Nestas áreas também 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).

Há toda uma representatividade com relação as escolhas de localização, nomes e paisagem que circundam os condomínios horizontais fechados. Pela foto 1 podemos observar que além de uma imagem voltada a trazer uma sensação de tranquilidade, *status* e distanciamento com relação ao restante da cidade, também é possível observar o reforço da segurança com concertinas e grades, demonstrando que o local é “seguro” para residir.

Quando observamos os conjuntos habitacionais localizados na zona norte de Ribeirão Preto/SP tal assertiva não se corrobora quando verificamos as condições anteriormente indicadas, 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 paisagem existente é bem menos bucólica do que a observada na foto 1, porém a questão da 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.

Ao realizarmos nosso trabalho de campo, esta estrutura de segurança do conjunto habitacional elencado para a pesquisa representou, de certa forma, uma dificuldade com relação a acessar as moradoras e os moradores do local. A vigilância é tão rígida, que mesmo apresentado todas as bases da pesquisa, documentos e identificação da universidade que representamos, não foi possível acessar o local.

Com relação a isso, queremos destacar a importância que a população residente em Ribeirão Preto/SP teve para a conclusão das atividades de campo. Mediante uma agente bem informada, foi possível realizarmos os contatos com algumas moradoras do conjunto habitacional Residencial Rio Tapajós e aí sim realizarmos nossa tarefa de percurso urbano.

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) comenta “Entre os anos de 2009 e 2020 foram contratadas 48.587 unidades habitacionais na cidade, [...]”.

Ainda segundo o autor, 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.

Após estabelecermos contatos com Isabela (denominação dada para preservação de sua identidade) e combinarmos todas as atividades que seriam realizadas com relação ao percurso urbano, fizemos os registros 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



Isabela - Residencial Tapajós

45 anos. Serviços gerais em um condomínio residencial popular.

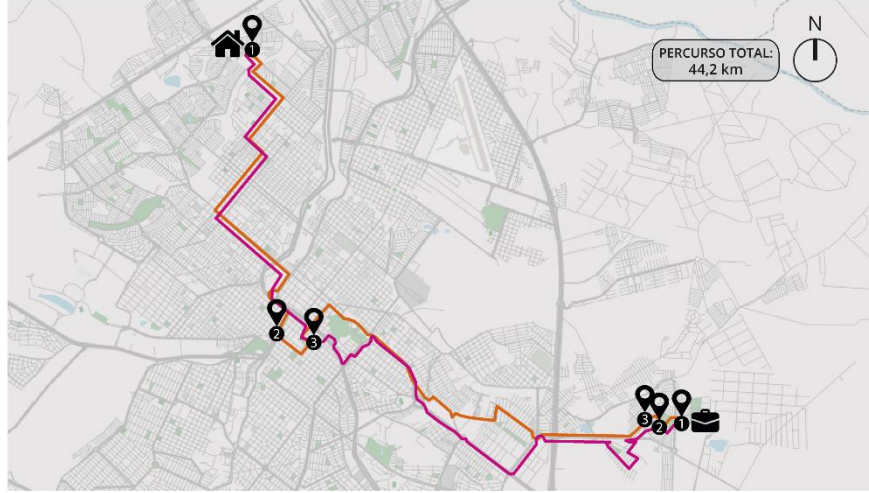
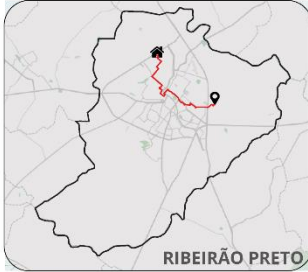
IDA: Jd. Heitor Rigon ▶ Reserva Leal

VOLTA: Reserva Leal ▶ Jd. Heitor Rigon

Legenda

- Casa
- Trechos
- Trabalho
- Trecho identificado
- Percurso monitorado de ida.
- Percurso monitorado de volta.

Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)
Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)
Base para edição: ROSIN, Amanda (2020)
A partir de Strava e Adobe Illustrator



T1 06:30 Ônibus 8,7 km ⌚ 20 min	T2 06:45 Ônibus 12,4 km ⌚ 35 min	T3 07:50 A pé 1 km ⌚ 12 min
T1 16:40 A pé 1 km ⌚ 20 min	T2 17:00 Ônibus 11,5 km ⌚ 27 min	T3 17:45 Ônibus 9,6 km ⌚ 28 min

T1
"No começo, tudo bem beleza a gente se conhecia, mas agora mudou muita gente porque não estava conseguindo pagar e ali eu estou misturada com muita gente de baixa renda, que veio de área de risco de área de desfavorecimento"

T2
Questionada sobre se não conseguisse pegar o ônibus no horário, se optaria por utilizar os aplicativos de transporte, Isabela foi enfática ao dizer que não, pelos valores serem altos. Comparou com os valores de mototáxi, que apontou ser algo em torno de R\$20,00. Prefere chegar atrasada ao gastar com aplicativos de transporte.

T3
Questionada sobre o uso do Centro, Isabela destacou o seguinte: "Quando eu vou pra lá, porque agora tudo se paga pelo aplicativo, mas geralmente eu vou lá pra comprar roupa para os meus filhos, comprar móveis, essas coisas, só pra isso que eu vou."

T1
Isabela destacou que seria necessário fazermos uma parada conhecida como integração, na qual o passageiro utiliza um passe de ônibus para pagar duas passagens. Sem isso, ela teria que custear 3 passagens todos os dias.

T2
Neste trecho, Isabela manteve-se em silêncio devido a lotação do ônibus e seu cansaço aparente, algo que observamos ser oriundo de um dia exaustivo de trabalho. Destacamos que o horário era de pico e o trânsito estava bem caótico.

T3
Ao chegarmos em sua casa éramos aguardados pela agente bem informada que nos ajudou com a pesquisa e pelo filho de Isabela. O jovem tinha por volta de 18 anos e aguardava a mãe por um pedido dela, já que o local é perigoso a partir de um certo horário e a mesma não se relacionava bem com todos os moradores.

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.

Buscamos em nossas atividades de campo sempre estabelecer um diálogo de proximidade com as participantes de nosso trabalho de campo, facilitado pelo contato prévio e diálogo com relação a importância da pesquisa e de seus resultados. Tal abordagem, realizada com outras participantes de nossa pesquisa (SANTOS, 2022) buscou sempre criar um ambiente que não causasse indiferença ou preocupação nas participantes, de forma que pudéssemos contar com a presença efetiva de todas.

Assim sendo, 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 conjunto de condomínio localizado na parte sudeste de Ribeirão Preto/SP, em que ela destaca que o distanciamento é

PESQ 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 de 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 da mesma.

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 anos atrás, o que a fazia ficar insegura.

O apresentado demonstra que as trabalhadoras e trabalhadores que necessitam de um transporte coletivo para deslocar-se pela cidade para realizar suas atividades laborais realizam 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 experenciar a cidade, modificando as práticas socioespaciais de cidadinas e cidadãos (SILVA, TEIXEIRA E SPOSITO, 2021).

Diante disso, apontamos que a mobilidade cotidiana desta população cidadina é diretamente influenciada pelas lógicas fragmentárias, tornando a vivência na cidade média extremamente complexa.

Para além disso, evidenciamos que há uma estrutura de mobilidades constituída na lógica fragmentária que suscita uma atenção maior de todas e todos. Esta apontada 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:

Organograma 1 – Mobilidades na lógica fragmentária



Fonte: O autor (2023)

Dentre as múltiplas mobilidades existentes no contexto socioespacial, ao analisarmos a mobilidade cotidiana para as lógicas fragmentárias, apontamos que esta primeira se transiciona para o que convencionamos denominar de mobilidade inexistente.

A mobilidade inexistente² seria aquela que é negada para a cidade, ou seja, é a mobilidade que é condicionada a negar a vivência da e na cidade, se limitando a somente uma configuração de deslocamento que é condicionado, por exemplo, ao trabalho. Esta por nós construída busca responder a que ponto pode as lógicas fragmentárias estarem no cotidiano da população cidadina negando um direito básico que é o de ir e vir e o de experimentar a cidade de forma plena, tendo empecilhos como o transporte inadequado para o lazer, mas eficiente, na medida do possível, para o trabalho.

Abate (2022) tem trazido ao debate sobre mobilidade a ideia de iniquidade, ou seja, da mobilidade enquanto elemento dotado de tensão e dificuldades, sendo um elemento que contribua para a injustiças decorrentes das lógicas fragmentárias, em que o ir e vir é distanciado no cotidiano urbano das cidadinas e dos cidadãos.

² Inexistente 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.

Dado o exposto, 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 garantir acessos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 aquela população que está limitada ao uso do transporte coletivo.

Tal observação se fundamenta também na perspectiva que devemos adotar quando pensamos sobre as cidades atuais, principalmente as médias, que possuem um processo de produção do seu espaço pautadas em construções analíticas como a fragmentação socioespacial, cada vez mais latente e representativa das condições socioeconômicas e socioespaciais da população cidadina.

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, aqui no caso adotamos a cotidiana como instrumento analítico.

Nos percursos urbanos realizados, na qual trouxemos um para análise, 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 entre 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 população.

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 a população que vivencia e anda pela cidade.

Para além disso, é possível pontuarmos novas formas e concepções para observar a mobilidade da população citadina, que tem este direito cada vez mais cerceado e condicionado por lógicas como as fragmentárias, que estão deturpando o direito de ir e vir.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento da presente pesquisa, mediante o processo nº 2020/10108-7.

REFERÊNCIAS

ABATE, Alexandre Antônio. **Mobilidades iníquas e os seus desdobramentos nas cidades e na vida urbana: Lógica socioespacial fragmentária em Ribeirão Preto/SP e Maringá/PR.** Projeto de pesquisa apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). 2022.

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.

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

CRESWELL, Tim. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, Renato Miguel & SIMÕES, José Alberto (orgs.). **A produção das mobilidades: redes, espacialidades e trajetos.** Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, pp. 25-40.

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).

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

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. **Inforgo – Espaços urbanos**, n. 14, 1999, p. 65 – 76

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

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos. Entre mobilidades e (i)mobilidades: Uma análise dos percursos urbanos na cidade média de Ribeirão Preto/SP. In: SIMPÓSIO DE PÓS-GRADUAÇÃO DO SUL DO BRASIL; 2., 2022; Chapecó/SC, **Anais...**; 2022, p. 1 – 6.

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. **Geografares**, 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.

VASCONCELLOS, Eduardo A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (org.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 57-79.

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).