

SOCIABILIDADE DISPERSA: UM ESTUDO SOBRE A CLASSE MÉDIA, O PROCESSO DE “UBERIZAÇÃO” E A ILUSÃO DA MORTE DOS BAIRROS (PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E REGIONAL)

Ana Carolina Oliveira de Almeida Lima

UFMG | anacarolinaodealima@gmail.com

Luciano Goulart de Carvalho Filho

UFMG | glrtluciano@gmail.com

Gabriela Pontes Remesar

UFMG | gabipremesar@gmail.com

Ana Alice Nery Navarro

UFMG | ananerynavarro@gmail.com

Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

Resumo: O presente estudo sobre a sociabilidade dispersa da classe média tem como objetivo analisar o fenômeno do esvaziamento de regiões da metrópole de Belo Horizonte em detrimento da super concentração de atividades e populações em outros pontos, sob os recortes temáticos de classe e gentrificação. Além disso, o trabalho busca investigar como a intervenção dos serviços de transporte e entrega por aplicativo, lê-se a uberização, têm contribuído para essa dinâmica. Para isso, foi conduzido uma breve pesquisa de dados, por meio de um questionário com moradores de Belo Horizonte e região, realizado de forma virtual, com o intuito de averiguar o uso das plataformas e a relação dos entrevistados com o bairro em que moram e frequentam. Por fim, pretende-se compreender como toda conjuntura intensa e multifacetada ilustrada, afeta a percepção da classe média em relação ao ambiente urbano, gerando uma sensação de morte e precarização de bairros tradicionalmente centrais. O estudo culmina também na avaliação crítica do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, examinando sua abrangência e eficácia frente às problemáticas levantadas.

Palavras-chave: Sociabilidade; Uberização; Urbano; Dispersão; Concentração.

DISPERSED SOCIABILITY: A STUDY ON THE MIDDLE CLASS, THE “UBERIZATION” PROCESS AND THE ILLUSION OF THE DEATH OF NEIGHBORHOODS

Abstract: *The present study on the dispersed sociability of the middle class aims to analyze the phenomenon of depopulation in certain areas of the Belo Horizonte metropolis in favor of the over-concentration of activities and populations in other regions, focusing on themes of class and gentrification. Additionally, it explores how the intervention of app-based transportation and delivery services, referred to as 'uberization,' has influenced this dynamic. A brief data survey was conducted using an online questionnaire with residents of Belo Horizonte and its surroundings, aiming to assess their use of such platforms and their relationship with their neighborhoods. Finally, the study seeks to understand how this intense and multifaceted context impacts the middle class's perception of the urban environment, fostering a sense of decline and precarization in traditionally central neighborhoods. It also critically evaluates the Integrated Development Master Plan, examining its scope and effectiveness in addressing the identified issues.*

Keywords: *Sociability; Uberization; Urban; Dispersion; Concentration.*

SOCIABILIDAD DISPERSA: UN ESTUDIO SOBRE LA CLASE MEDIA, EL PROCESO DE “UBERIZACIÓN” Y LA ILUSIÓN DE LA MUERTE DE LOS BARRIOS

Resumen: *Este estudio sobre la sociabilidad dispersa de la clase media tiene como objetivo analizar el fenómeno del vaciamiento de ciertas áreas de la metrópoli de Belo Horizonte en favor de la superconcentración de actividades y poblaciones en otras zonas, bajo los enfoques temáticos de clase y gentrificación. Además, busca investigar cómo los servicios de transporte y entrega por aplicaciones, es decir, la 'uberización', han contribuido a esta dinámica. Para ello, se realizó una breve encuesta virtual con residentes de Belo Horizonte y su región, con el propósito de examinar el uso de estas plataformas y la relación de los encuestados con el barrio donde viven y frecuentan. Finalmente, se pretende comprender cómo esta compleja y multifacética coyuntura afecta la percepción de la clase media sobre el entorno urbano, generando una sensación de decadencia y precarización en barrios tradicionalmente centrales. El estudio concluye con una evaluación crítica del Plan Director de Desarrollo Integrado, examinando su alcance y eficacia ante las problemáticas identificadas.*

Palabras clave: *Sociabilidad; Uberización; Urbano; Dispersión; Concentración.*

INTRODUÇÃO

O presente texto busca conceituar o fenômeno de “sociabilidade dispersa” com base nas noções de urbano (Lefebvre; Henri, 1999) e metropolização (Lencioni; Sandra, 2020), visando caracterizar a atual espacialização das atividades sociais da classe média nas metrópoles. A “uberização” surge, nesse contexto, como uma ferramenta que, ao automatizar o traslado, contribui para a dispersão territorial das atividades econômicas e intensifica os processos de descentralização e concentração urbana. Na metrópole belo-horizontina, essa dinâmica se evidencia pela superlotação de áreas específicas e o esvaziamento de outras. Essa realidade cria, no ideário da classe média, a falsa impressão de que os bairros, estruturas locais de organização, morreram quando comparados com os ambientes de intensa socialização. Os bairros, no entanto, seguem firmemente consolidados nas periferias suburbanas. A “uberização”, portanto, é um agente que influencia nesse desentendimento, pois com a desestimulação do andar e da fruição do espaço, devido ao deslocamento instantâneo por aplicativo privado, a região metropolitana torna-se cada vez mais fragmentada e sua sociabilidade dispersa.

SOCIABILIDADE DISPERSA

O termo surge de uma reflexão sobre os conceitos de urbano (Lefebvre; 1999) e metropolização (Lencione; Sandra, 2020), além da necessidade de criar uma definição específica que defina a situação peculiar vivenciada no campo das relações sociais e espaciais da classe média nas metrópoles marcadas por processos simultâneos de implosão e explosão. Pensar novos conceitos e noções para definir algo é inerente à condição humana, uma vez que faz parte do processo de compreensão do mundo, conhecido como “mapeamento cognitivo” (Lynch; Kevin, 1960; Tupinambá; Gabriel, Paraná; Edemilson, 2022).

O termo mapeamento cognitivo, originalmente cunhado por Kevin Lynch e posteriormente apropriado por Fredric Jameson, refere-se à maneira como os seres humanos compreendem questões sociais e históricas que frequentemente ultrapassam nossos limites individuais de apreensão. Esse conceito ilumina o surgimento de determinadas gramáticas políticas e análises teóricas sobre o espaço urbano, desenvolvidas por filósofos e estudiosos. Tais noções, concebidas em contextos socioculturais específicos, não estão desconectadas do mundo externo. Pelo contrário, eles são inevitavelmente ressignificados e continuamente repensados à medida que a sociedade vivencia transformações (Tupinambá; Gabriel, Paraná; Edemilson, 2022).

A sociabilidade dispersa, nesse sentido, surge da combinação de teorias urbanas já consolidadas que, quando mescladas, oferecem uma explicação mais precisa do cenário atual das metrópoles, destacando-se, entre elas, a de Henri Lefebvre sobre o urbano e a cidade. Para o autor, a cidade revela-se na negação virtual da distância entre as relações sociais. Isso ocorre, pois a cidade atrai tudo para si, centraliza criações e aproxima todos. É da proximidade quase sufocante que surge o caráter violento latente do urbano: festas, multidões imensas,

o transe, movimentos de massas, pisoteamentos até mesmo as mortes. Os signos do urbano são, portanto, os signos da reunião ou das coisas que a permitem, podendo elas serem a rua, calçada, asfalto e entre outros. A sociabilidade, dessa maneira, é um agente importante na materialização do espaço, pois é da concentração que surgem as cidades (Lefebvre; Henri, 1999).

A concentração, no entanto, tende a enfraquecer e se romper. A partir disso, passa a ser necessário a criação de um novo centro. Dessa forma, o urbano produz o urbano, a criação se rompe para criar (Lefebvre; Henri, 1999). Tal noção conversa diretamente com o conceito de metropolização explorado por Sandra Lencioni. Para a autora, a metropolização surge para enunciar o que há de novo na urbanização. A metropolização dissipa-se e engloba todos, até mesmo ribeirinhos e interioranos estão familiarizados com os signos da modernidade. A metropolização é, portanto, o urbano coexistindo com antigos processos de urbanização, logo, sua face é mais latente nas grandes cidades e metrópoles, tendendo a ampliar suas extensões e suas múltiplas centralidades (Lencione; Sandra, 2020).

A distância, tanto no espaço quanto no tempo, contudo, é responsável por deteriorar as relações sociais e separar as instituições e os grupos (Lefebvre; Henri, 1999). Pode-se afirmar, portanto, que as distâncias entre os pontos de concentração de sociabilidade são responsáveis também por fragmentar as cidades.

Sociabilidade dispersa, nesse sentido, faz referência ao fato de que o urbano se cria por meio das relações sociais. O que, vemos na atualidade, cada vez mais, é que essa prática do fazer social vem se dispersando, isso ocorre, pois a tendência da concentração é enfraquecer e desse enfraquecimento cria-se outro ponto de sociabilidade (Lefebvre; Henri, 1999).

No contexto social belo-horizontino, é possível utilizar como um exemplo ilustrativo o empreendimento conhecido como Mercado Novo, um receptáculo que abriga e concentra múltiplos comércios. Inaugurado em 2019, trata-se de um empreendimento que impacta diretamente na agenda municipal de revitalização da área central de Belo Horizonte, pois transforma aquela região, antes sucateada, em atraente novamente.

O ambiente proporciona uma grande variedade de restaurantes, lojas de produtos artesanais e tem como objetivo atrair tanto moradores quanto turistas. Justamente por garantir esse fator de aglomeração, o complexo de lojas é capaz de evocar a essência intensa e, por vezes, violenta da união: o movimento de massas, o transe e o frenesi, elementos dos quais o excesso pode ser tido como estimulantes demais (Lefebvre; Henri, 1999). E como é da tendência da concentração enfraquecer, tal ambiente, para os frequentadores nativos começa a saturar. A partir desse desgaste, surgem novos pontos de sociabilidade, como a Galeria São Vicente, por exemplo, que é nada menos do que outro complexo de lojas. O que é possível observar nesses pontos de espacialização das práticas sociais, portanto, é um reflexo dos próprios fenômenos que acontecem na urbanização da cidade atualmente, em uma escala reduzida.

A CLASSE MÉDIA

Então por que estudar a sociabilidade dispersa da classe média especificamente? A dispersão das centralidades de socialização é, antes de tudo, uma questão de classe. Isso se dá, pois a criação de espaços sociais dispersos é consequência de um esforço intencional e histórico de evitar o contato e mistura social com “a pobreza de cor escura e moradora de favela” (Frúgoli; Heitor, 2000).

Para Frügoli, não se trata de um fenômeno recente que agentes públicos e privados busquem evitar a convivência e a interação social, promovendo o isolamento espacial entre as classes. Em sua obra, *Centralidade em São Paulo*, o autor destaca que a metrópole paulista sempre foi uma cidade que procurou afastar os pobres. Essa realidade não é distante da observada em Belo Horizonte, pois a capital mineira também se originou de uma estrutura espacial profundamente segregada (Mendonça; Jupira, 2003). Assim, não é surpresa que a organização urbana atual ainda reproduza esses preconceitos espaciais.

A sociabilidade dispersa, ou seja, a existência de pontos específicos e fragmentados de efervescência social espalhados pela metrópole, resulta em um acesso restrito, limitado àqueles capazes de financiar grandes deslocamentos. A dificuldade de acessibilidade e mobilidade contribui para a privatização do espaço, tornando mais difícil o acesso de populações de baixo rendimento a esses locais.

O fechamento de espaços públicos privados, e a implementação de condomínios fechados, shopping centers e complexos empresariais, dessa maneira, resulta em uma metrópole fragmentada e segmentada (Frúgoli; Heitor, 2000). A normalização desses espaços altera a vida pública de forma tão intensa que corrompe a própria ideia de cidade no ideário do seu maior público-alvo, a classe média. Nesse contexto, é fácil entender o porquê esse grupo acredita que os bairros morreram.

“De acordo com Harvey, (...) o arquiteto ou urbanista passa a atender demandas de grupos distintos de clientes, na busca de soluções pontuais e locais, pretensamente “personalizadas”, ecléticas e diversificadas, abrindo mão de soluções abrangentes - típicas do ideário modernista. Tal prática exprime, em outros termos, atender às classes de maior poder aquisitivo, ou o poder de mercado, contribuindo assim para a maior fragmentação do contexto urbano.” (Frúgoli. Heitor, 2000, p.22).

O caso estudado, a metrópole belo-horizontina, generalizamos que o público-alvo a ser atraído pelas grandes empresas produtoras da cidade é a classe média, pois esse perfil distancia-se dos pobres e minorias, dos quais os agentes dominantes e formadores da cidade buscam expulsar, e ao mesmo não possuem poder de mercado suficiente para representar o poder aquisitivo capaz de executar decisões relevante. A classe média, nesse cenário, é simplesmente o grupo seletivo permitido a circular nesses espaços segregados, mas não são os agentes responsáveis por projetá-los.

"UBERIZAÇÃO"

A "uberização" trata-se de um novo modelo organizacional e econômico de imediatismo da mobilidade urbana, disfarçado sob a propaganda de melhor alternativa de transporte (Schneider; Carla, Tessman; Claudia, 2023). A livre concorrência e a conveniência dos preços fornecidos pelas plataformas tornam sua adesão, em detrimento de qualquer outra forma de locomoção, muito mais competitiva, logo, seu uso é facilmente popularizado.

O processo de "uberização", por tornar, o traslado entre um destino e outro, em um processo automatizado, contribui para a dispersão territorial das atividades econômicas e, consequentemente, fortalece o processo de descentralização e concentração da cidade, no qual é possível observar simultaneamente tanto a ascensão de periferias quanto a tentativa de promover o renascimento do centro da cidade. Isso ocorre, pois as únicas coisas que importam, nesse modelo de locomoção, é o destino de saída e o destino de chegada, o trajeto entre eles perde importância, e o investimento na interconectividade entre os dois pontos não é mais tida como uma necessidade ou urgência.

Esse fenômeno, dessa maneira, contribui para a intensificação tanto da descentralização quanto da concentração urbana, criando um cenário em que é possível observar, simultaneamente, o fortalecimento das periferias e a tentativa de revitalização do centro da cidade. No contexto atual, a uberização não apenas altera a forma como as pessoas se deslocam, mas também como elas experienciam e interagem com a cidade. As plataformas digitais geram uma nova urbanidade, caracterizada por um espaço urbano mais dinâmico e segmentado, onde os usuários se veem cada vez mais dependentes de serviços digitais, que em grande parte ignoram as complexas inter-relações sociais e urbanísticas que caracterizavam as centralidades tradicionais. Nesse cenário, o investimento em infraestruturas físicas e na promoção de centralidades locais perde relevância, pois a mobilidade sob demanda oferece uma flexibilidade que, em teoria, parece mais eficiente e menos dependente da organização urbana física.

ILUSÃO DA MORTE DOS BAIRROS

A ideia de que bairros urbanos estão "morrendo" ou se esvaziando resulta de uma percepção influenciada por transformações nas dinâmicas de sociabilidade e consumo, especialmente intensificadas pelo uso de plataformas digitais como aplicativos de transporte e entrega. Esses mecanismos tecnológicos reconfiguram as relações espaciais e sociais, promovendo um deslocamento da atenção coletiva para centralidades específicas, em detrimento das experiências cotidianas em bairros residenciais.

Essa falsa impressão de morte dos bairros é consequência, na verdade, de um novo tipo de urbanismo que implica no fim da importância das centralidades locais e promove a fragmentação do tecido urbano (Frúgoli; Heitor, 2000).

"Ultimamente, alguns urbanistas, especialmente Reginald Isaacs, de Harvard, ousaram questionar se o conceito de bairro em metrópoles tem algum sentido. Isaacs ressalta o fato de

que os moradores urbanos têm mobilidade. Eles costumam escolher, em toda a cidade e até fora dela, o trabalho, o dentista, o lazer, amigos, lojas, entretenimento e até mesmo, em certos casos, a escola dos filhos. Os moradores urbanos, diz Isaacs, não se prendem ao provincianismo de um bairro – e por que o fariam? A vantagem das cidades não é justamente a variedade de opções e a fartura de oportunidades?” (Jacobs. Jane, 2000, p.86).

A mobilidade facilitada pelos aplicativos, intensifica a sociabilidade dispersa e reduz o uso dos serviços locais, levando ao fechamento de estabelecimentos tradicionais. Além disso, a especulação imobiliária e a gentrificação alteram a demografia e a função dos bairros, contribuindo para a percepção de declínio.

“Dentro dos limites de uma cidadezinha ou de uma vila, os laços entre os habitantes se cruzam e voltam a se cruzar, o que pode resultar em comunidades fundamentalmente coesas, mesmo em cidades com mais de 7 mil habitantes e, em certa medida, em cidades ainda maiores. Porém, uma coletividade de 5 mil ou 10 mil moradores de uma metrópole não possui esse mesmo grau natural de inter-relacionamento, a não ser em circunstâncias absolutamente extraordinárias. E nem mesmo o planejamento de bairros, por mais agradável que tente ser, consegue mudar esse fato. Se conseguisse, seria à custa da destruição da cidade, convertendo-a numa porção de cidadezinhas.” (Jacobs. Jane, 2000, p.86).

Portanto, a “ilusão da morte dos bairros” decorre mais da alienação dos usuários em relação às dinâmicas locais do que de uma real transformação estrutural, pois ao mesmo tempo que ocorre o declínio dessa noção típica de cidade nas regiões centrais, muitos bairros periféricos demonstram resiliência e compõem fortes alicerces da vida organizacional e social da comunidade local.

É de comum acordo, portanto, que a vida comunitária ativa é um fator essencial para o fortalecimento e autogestão dos bairros, sendo políticas públicas que garantam o espaço urbano para a continuidade da expressão rica e multifacetada das relações sociais essenciais. É nesse contexto que entra a proposta de revisão do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

MÉTODO

Além de realizar uma extensa revisão bibliográfica dos textos de Henri Lefebvre e Sandra Lencioni, como base para o desenvolvimento do conceito de “sociabilidade dispersa”, foi conduzida uma pesquisa quali-quantitativa para investigar as dinâmicas socioespaciais que sustentam a percepção de esvaziamento e dispersão das centralidades urbanas na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), com o objetivo de propriamente validar o conceito.

Para isso, o questionário foi desenvolvido pensando em moradores de Belo Horizonte e região responderem, de forma virtual, com o intuito de averiguar o uso das plataformas de entrega e locomoção e a relação dos entrevistados com o bairro em que moram e frequentam. As perguntas foram feitas com a intenção de se identificar o bairro de origem (moradia) dos entrevistados, seus principais destinos para lazer e sociabilidade, a forma como se desloca

para estes lugares e sobre o uso de transportes por aplicativo mais especificamente. Além disso, foram realizados questionamentos mais subjetivos sobre a experiência individual com o bairro, para melhor diagnosticar o grau de pertencimento sentido pelos entrevistados.

ABORDAGEM

A pesquisa utilizou uma perspectiva interdisciplinar para relacionar o impacto das plataformas digitais, especialmente as de transporte e entrega, com as transformações nas práticas de sociabilidade e na configuração espacial urbana. Optou-se pela abordagem mista, ou seja, a combinação de perguntas abertas e outras fechadas, com o objetivo de compreender e desenvolver hipóteses tanto sobre os padrões numéricos coletados quanto os significados subjetivos atribuídos pelos moradores ao espaço urbano.

O questionário estruturou-se, portanto, em sete perguntas, cuidadosamente elaboradas para possibilitar uma análise eficaz e rápida dos dados coletados. Dentre essas, somente duas perguntas foram abertas, dedicadas ao preenchimento dos bairros de origem e destino, permitindo aos participantes indicar de forma livre e direta os locais de sua mobilidade. As demais perguntas, fechadas, foram formuladas com o objetivo de explorar outras dimensões das dinâmicas socioespaciais, oferecendo uma compreensão mais ampla sobre os padrões de deslocamento e sociabilidade urbana. Essa dinâmica foi desenvolvida, com o objetivo de garantir uma leitura dos dados de maneira organizada e concisa, facilitando a identificação de padrões sociais e urbanos que já haviam sido apontados em estudos teóricos de pensadores como Lefebvre e Lencioni.

DELIMITAÇÃO DO ESCOPO

Por ter tido uma divulgação local centrada na própria Escola de Arquitetura e Urbanismo, e contar com intermédio digital para sua divulgação, presumiu-se que o escopo estudado não correspondia classes sociais mais desprivilegiadas, mas sim, um público-alvo que mais se identifica com a classe média.

A pesquisa, dessa maneira, focou nesse grupo identificado como central na dinâmica de dispersão e criação de novas centralidades sociais. Essa delimitação permitiu compreender como práticas de mobilidade e consumo mediadas por tecnologia impactam a percepção e o uso do espaço urbano.

LIMITAÇÕES DO ESTUDO

Entre as limitações, destaca-se a coleta de dados exclusivamente online, que pode restringir o alcance a grupos com menor acesso à internet. Além disso, o recorte espacial concentra-se na RMBH, limitando a generalização para outras regiões metropolitanas do Brasil.

RESULTADOS

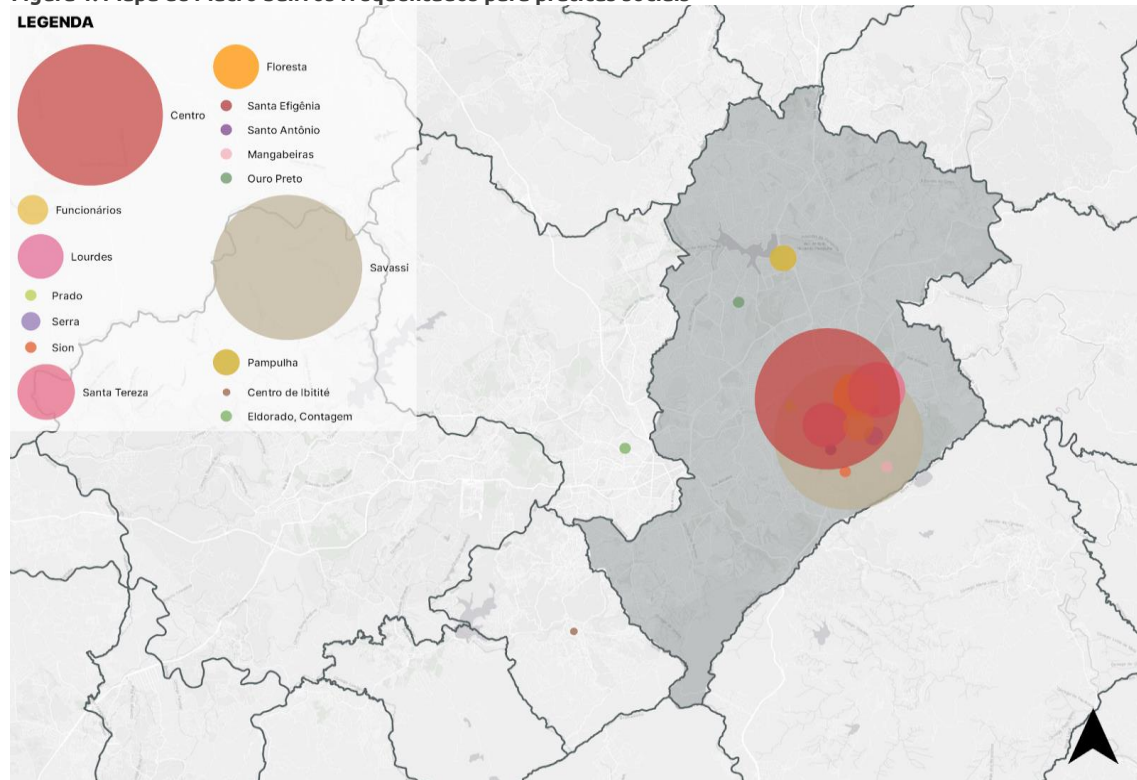
O questionário permaneceu ativo durante os meses de julho e agosto de 2024, resultando no total de 75 respostas, que foram fundamentais para o desenvolvimento de representações cartográficas dinâmicas dos fluxos de mobilidade e a análise aprofundada das dinâmicas de deslocamento na região metropolitana. Além da produção de mapas, a pesquisa gerou gráficos que sintetizam informações de forma clara e objetiva. O estudo realizado, nesse sentido, representou ser um valioso material referencial para a construção e reflexão do conceito de sociabilidade dispersa, pois o levantamento realizado permitiu identificar padrões e tendências de organização social e a mobilidade urbana.

MAPAS

O primeiro e o terceiro questionamentos na pesquisa foram, respectivamente, “Onde você mora? (Cite bairro e município)” e “Caso você frequente outros bairros para realizar práticas sociais, quais são eles? (Cite bairro e município)”. Essas perguntas foram, propositalmente, selecionadas para serem as primeiras, com o objetivo de permitir a fácil identificação geográfica dos entrevistados e assim melhor entender o sentido de deslocação deles e seus possíveis pontos de concentração social. Através das respostas coletadas, foi possível desenvolver duas produções cartográficas. A primeira (Figura 1), ilustra em uma escala metropolitana os bairros mais frequentados para a prática de atividades de lazer, por meio da análise dela, podemos concluir que há um claro fluxo de tráfego em direção a região centro-sul de Belo Horizonte.

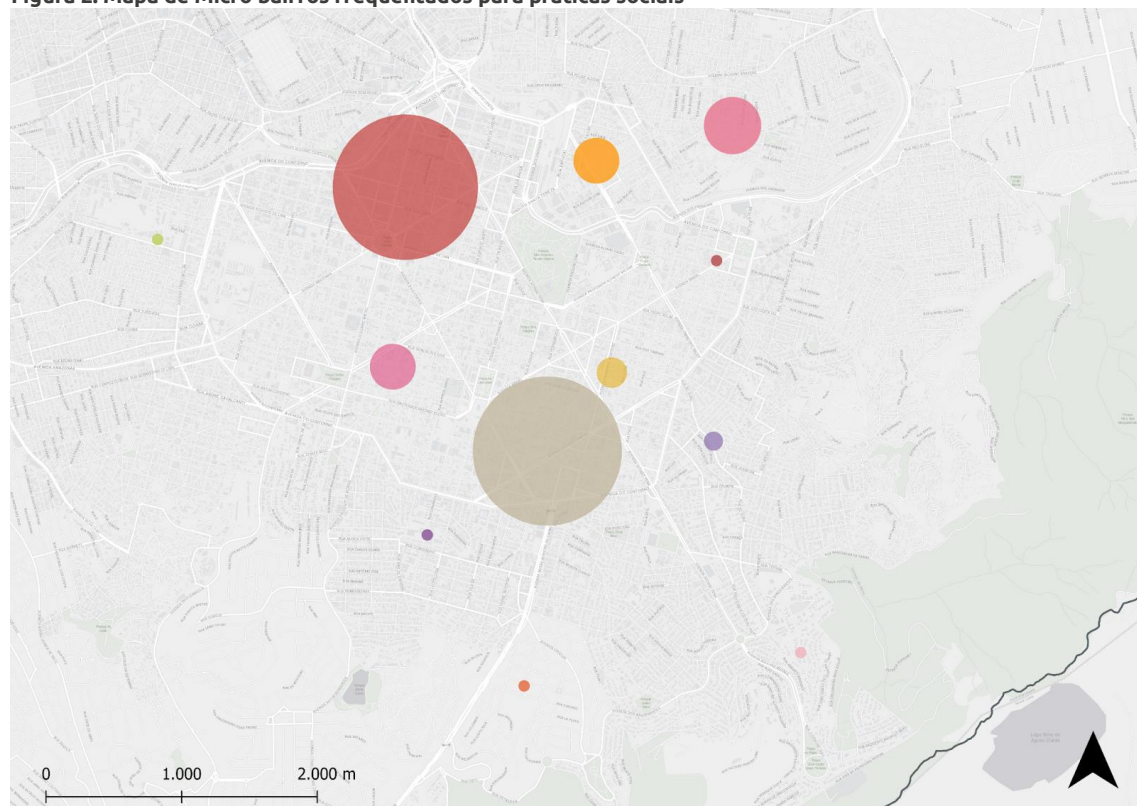
Já o segundo mapa produzido (Figura 2) serve como uma lupa do primeiro, pois detalha em uma escala local, os bairros específicos zona centro-sul de Belo Horizonte frequentados. A Savassi e o Centro são dois pontos de destaque nesse contexto, pois ambos os bairros são exemplos perfeitos de localidades que evocam os signos da reunião do urbano (Lefebvre; Henri, 1999).

Figura 1: Mapa de Macro bairros frequentados para práticas sociais



Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 2: Mapa de Micro bairros frequentados para práticas sociais



Fonte: Elaborado pelos autores.

GRÁFICOS

Essas duas perguntas foram interrompidas pelo segundo questionamento, “Em relação às suas atividades de lazer e sociabilidade como festas, bares, passeios, entre outros, você frequenta mais o seu bairro de moradia ou se locomove em direção a outros?”, com objetivo de entender se as atividades sociais eram restritas aos bairros de origem ou se estendiam a outros pontos focais de explosão social.

Figura 3: Segunda pergunta do questionário

2. Em relação as suas atividades de lazer e sociabilidade como festas, bares, passeios, entre outros, você frequenta mais o seu bairro de moradia ou se locomove em direção a outros?

75 responses



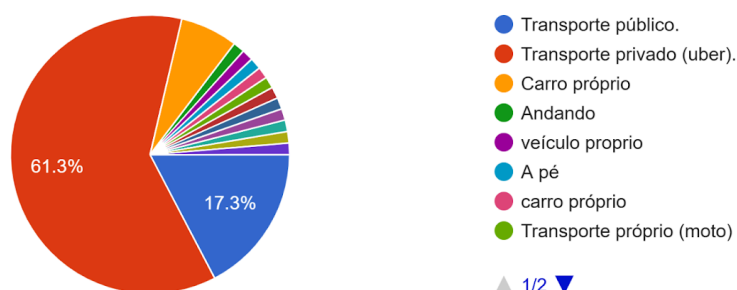
Fonte: Elaborado pelos autores.

Já o quarto questionamento, “No traslado até os pontos de sociabilidade, você utiliza, em sua maioria, transporte público ou aplicativo de transporte privado (ex: uber)?”, tinha como intuito identificar de maneira mais detalhada a natureza da locomoção entre os bairros: transporte público, transporte privado (uber), carro ou moto de uso próprio, ou à pé.

Figura 4: Quarta pergunta do questionário

4. No traslado até os pontos de sociabilidade, você utiliza, em sua maioria, transporte público ou aplicativo de transporte privado (ex: uber)?

75 responses



Nota: O quarto questionamento teve como intenção identificar se a “uberização” do lazer, ou seja, o traslado até pontos de sociabilidade via serviços de aplicativo de transporte, ocorre de fato.

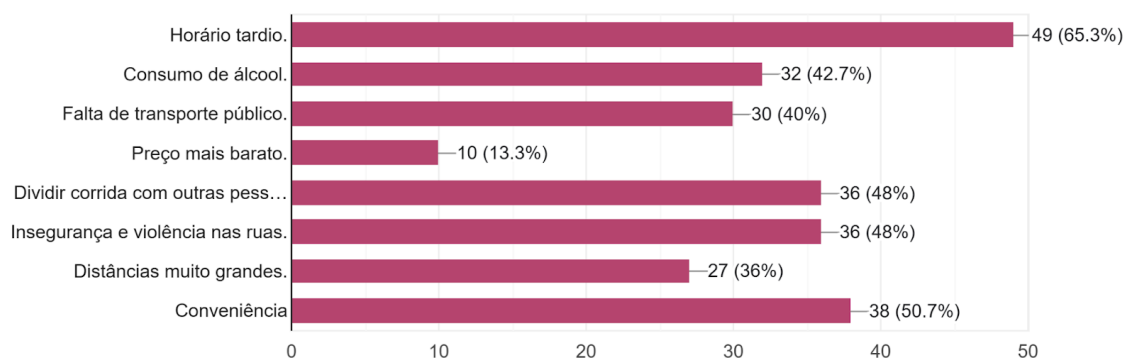
Fonte: Elaborado pelos autores.

Desse modo, ao avaliar-se o gráficos da pergunta 4, obteve-se a confirmação parcial da hipótese de que o fenômeno da "uberização" é um dos causadores da dispersão das atividades sociais e de lazer na metrópole. Pois, como observado, para as práticas de atividades sociais de lazer, 61,3% - a maior parte - dos entrevistados, opta por utilizar aplicativos de transporte privado em comparação com qualquer outro tipo de transporte. Com essas respostas, podemos deduzir os possíveis motivos para que isso ocorra: distâncias muito grandes, horário tardio, consumo de álcool, falta de transporte público, preço mais barato, a possibilidade de dividir o valor da corrida com outras pessoas, insegurança e violências nas ruas que impossibilitam o trajeto à pé e, por último, o simples fato de ser conveniência.

Figura 5: Quinta pergunta do questionário

5. Nas situações em que você precisou utilizar aplicativo de transporte privado, quais dos motivos abaixo melhor justificam o motivo:

75 responses

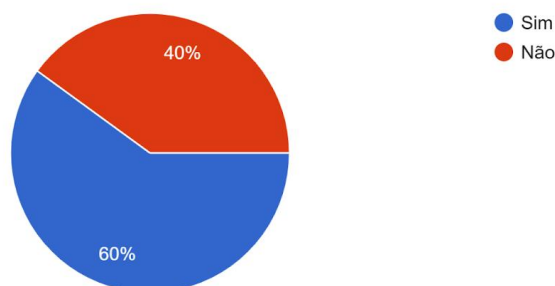


Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 6: Sexta pergunta do questionário

6. Você sente que, em algumas situações, deixou de andar a pé por causa do uber?

75 responses



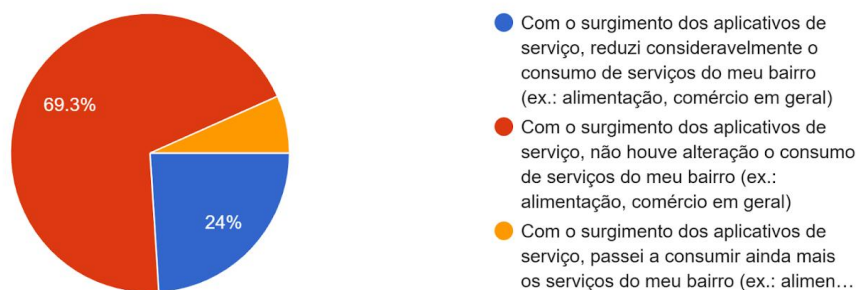
Nota: A pergunta tem como objetivo entender se a "uberização" favorece a preferência pelo deslocamento "instantâneo" em detrimento do caminhar. Esse questionamento também busca verificar a hipótese de que os pontos de sociabilidade são tão dispersos que exigem a intervenção de modais capazes de cobrir distâncias maiores.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Figura 7: Sétima pergunta do questionário

7. Quais das frases abaixo você mais se identifica?

75 responses



Nota: A sétima pergunta tem como propósito entender a relação do indivíduo com o bairro, após a ascensão de aplicativos de serviço. Logo, visava-se compreender esse vínculo a partir do consumo de serviços dentro do bairro, se havia sido modificado ou não pelo uso desses.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Inicialmente, o questionário tinha como objetivo investigar a possível decadência dos bairros, vulgo a morte dos bairros, em contraste com os pontos de efervescência social, influenciados pela intervenção da "uberização". Isso porque, ao comparar essas localidades, as estruturas locais "bairristas" pareciam negligenciadas, menos interessantes e em processo de abandono em comparação com as centralidades intensas da metrópole (Jacobs; Jane, 2000). Entretanto, a última questão colocada no questionário (Figura 07), sobre qual das frases o entrevistado mais se identifica, mostrou um ponto de vista diferente, em que uma maior porcentagem das pessoas afirmou que com o surgimento dos aplicativos de serviço, não alterou seu consumo dos serviços do bairro. Ou seja, a ilusão que os bairros "morreram" resulta mais da alienação dos usuários em relação às dinâmicas locais do que de uma transformação estrutural real, pois, enquanto as áreas centrais enfrentam o declínio desse modelo urbano, muitos bairros periféricos permanecem resilientes e essenciais para a organização e a vida social das comunidades. Logo, conclui-se que muitas vezes existe uma falsa sensação de que o bairro morreu, em que, cada indivíduo habita apenas sua unidade habitacional, diluindo sua vida nos aplicativos, perdendo a dimensão dos diversos serviços que consome dentro do bairro.

REVISÃO DO PDDI

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI), embora ainda não tenha sido aprovado como lei, propõe soluções inovadoras para a mobilidade urbana no Brasil. Em sua próxima revisão, torna-se essencial incorporar o debate sobre a "uberização" na produção do espaço, considerando a intensificação desse fenômeno nos últimos anos e o impacto dos aplicativos de transporte no planejamento urbano. Algumas medidas sugeridas incluem a estipulação de uma taxa mínima para viagens conforme a distância, a aplicação de taxas progressivas sobre corridas destinadas a financiar o transporte público e obras de requalificação, além da criação de zonas específicas para embarque e

desembarque em áreas urbanas de grande intensidade de fluxo. Essa última proposição é baseada no impacto no fluxo viário quando um carro para na faixa para aguardar o embarque de passageiros em locais pouco propícios, por exemplo. Outras propostas abrangem o estímulo às viagens compartilhadas com redução de taxas, a exigência de compartilhamento de dados pelas empresas para melhorar o planejamento urbano e a ampliação da política de transporte público gratuito aos fins de semana. Importa ressaltar, ainda, a necessidade de se instalar rotas e infraestruturas necessárias para transporte ativo (ciclovias, zonas 30, rede de bicicletas compartilhadas, patinetes, entre outros).

O estímulo às viagens compartilhadas, por meio da redução das tarifas, é vantajoso por diminuir o número de veículos na rua, uma vez que os carros passariam a andar com mais de um passageiro de modo mais frequente – sobretudo em horários de pico –, além de reduzir as emissões de carbono por cada rota. A política de transporte gratuito aos fins de semana, sobretudo se aliada a uma grade de horários eficiente, pode reduzir a demanda por transportes por aplicativo, tendo em vista que muitas das corridas são feitas com destino a localidades de lazer fora do horário de trabalho.

Uma outra medida proposta seria o compartilhamento de dados das plataformas dos aplicativos de transporte com os poderes públicos, tendo em vista que o fluxo de pessoas em distintos horários impacta fortemente na dinâmica imobiliária, bem como por ela também é impactada. Uma vez tendo acesso aos dados de demanda por horário, por tipo de serviço buscado pelos passageiros, idade, localidade de saída e destino, entre outros, pode-se traçar um perfil imobiliário para aquela área e antever uma variação no contexto socioeconômico daquele bairro ou localidade. O processo de gentrificação, por exemplo, poderia ser mitigado, intensificado ou, mesmo que sem controle sobre ele, as Prefeituras municipais poderiam antecipar os problemas oriundos com cada tipo de processo, como o aumento ou diminuição da violência, trânsito, comércio, etc. Deste modo se explicita como a uberização tem forte potencial em distintas áreas do planejamento urbano para além da mobilidade.

O PDDI já destaca a intermodalidade como uma ferramenta estratégica para democratizar a mobilidade, mas há espaço para inovações que integrem melhor os serviços de transporte por aplicativos. Entre as propostas, está a contratação de corridas compartilhadas em horários e locais fixos pelos empregadores, facilitando o acesso dos funcionários a outros modais, como o metrô; deste modo, os funcionários podem compartilhar a corrida até um. Além disso, sugere-se a criação de pontos específicos para o serviço de moto, semelhante ao mototáxi, em áreas estratégicas para conexão com outros meios de transporte, especialmente em regiões periféricas. No campo da economia urbana, é necessário estimular o consumo de serviços locais, como estipular tarifas máximas ou isentas para entregas dentro do mesmo bairro, fomentando o comércio e a logística local. Com essas ações, o PDDI pode se tornar uma ferramenta ainda mais robusta para enfrentar os desafios contemporâneos de mobilidade e urbanização.

O Plano Diretor também recomenda a expansão e qualificação do transporte público, o qual tem como objetivo diminuir os fragmentos presentes na cidade, ao integrá-los por meio desse modal. Dessa forma, essa proposta visa diminuir as rupturas inter e intra bairros, a partir do traslado coletivo, conectando de forma mais prática e eficiente locais de mais difícil acesso, em que muitas vezes os aplicativos são requisitados. Ademais, o projeto metropolitano tem como um de seus pilares a sustentabilidade, a qual permeia o campo da mobilidade, através do incentivo à locomoção sustentável. Essa, de forma semelhante à proposição anterior, tem como enfoque a melhoria do transporte compartilhado e o fomento à locomoção ativa, caminhadas e bicicleta, ações que iriam possibilitar o maior consumo de serviços dentro do bairro e evitar a concentração em pontos centrais de lazer.

CONCLUSÃO

A sociabilidade dispersa e os impactos do processo de "uberização" na Região Metropolitana de Belo Horizonte evidenciam a complexidade das dinâmicas socioespaciais que moldam o cenário de urbanidade contemporâneo. A pesquisa conduzida auxiliou na confirmação parcial da hipótese de que a interferência dos serviços de transporte sob demanda intensificam a fragmentação urbana ao fomentar, simultaneamente, a descentralização e a concentração em áreas específicas de sociabilidade. Esse fenômeno pode ser explicado pelo comportamento observado no questionário, no qual muitos indivíduos demonstraram uma clara tendência de se deslocar de suas residências em direção a pontos específicos de sociabilidade, como centros comerciais, áreas de lazer e espaços culturais. Esse padrão de deslocamento não apenas reforça a segregação espacial (Frúgoli; Heitor, 2000), mas também altera as formas de interação social e a organização do espaço urbano, acentuando a dispersão de centros urbanos tradicionais e favorecendo a criação de novas centralidades.

No entanto, revelou-se também que a percepção da "morte dos bairros" é, em grande medida, uma ilusão, decorrente da desconexão dos indivíduos com os serviços locais, que permanecem ativos e relevantes na dinâmica comunitária. Essa desconexão, intensificada pela influência dos aplicativos, vai além da mobilidade e impacta também as formas de interação social e a apropriação do espaço urbano, minando o sentimento de pertencimento da população aos seus bairros e enfraquecendo a coesão local.

A investigação também revelou que a sociabilidade dispersa, conceito inspirado principalmente por Lefebvre e Lencione, trata-se de um fenômeno fortemente moldado pelas mudanças na organização urbana, tecnológicas no campo do transporte e as dinâmicas de classe, pois o uso de aplicativos reconfigura os padrões de mobilidade e interação social, mas não elimina a importância dos bairros como unidades fundamentais de organização comunitária. Nesse cenário, o papel da classe média, tanto como consumidora quanto como ocupante das centralidades segregadas, revela-se crucial para entender as dinâmicas de exclusão e fragmentação urbana.

Por fim, as propostas de revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) demonstram a necessidade de integrar a mobilidade por aplicativos às políticas de planejamento urbano, buscando maior equilíbrio entre inovação tecnológica, preservação do tecido social e sustentabilidade espacial. A inclusão de medidas que fomentem o consumo local, a mobilidade compartilhada e a intermodalidade pode contribuir para uma urbanidade mais inclusiva e integrada, resgatando a vitalidade dos bairros e reforçando o papel das metrópoles como espaços de convivência e diversidade.

REFERÊNCIAS

FRUGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo:** trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Edusp, 2000.

JACOBS, Jane. Capítulo 6: Os usos dos bairros. In: **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. METROPOLIZAÇÃO. **GEOgraphia.** Rio de Janeiro, Vol. 22, N. 48, p. 173-177.

MENDONÇA, Jupira. Belo Horizonte: a metrópole segregada. In: GODINHO, M.; MENDONÇA, J. (orgs.) **População, espaço e gestão na metrópole.** Belo Horizonte: PUC Minas, 2003, p. 119-158.

SCHNEIDER, Carla Bortoloto. TESSMAN, Claudia. **O paradigma da uberização e seus impactos no espaço urbano:** Uma análise das consolidações das leis de trabalho. Trabalho de Conclusão de Curso de Direito - Universidade do Vale do Taquari. Lajeado, 2023.

TUPINAMBÁ, Gabriel. PARANÁ, Edemilson. Capítulo 8: Os avessos da democracia. In: **Arquitetura das Arestas.** São Paulo, 2022. p. 178-217.