



ANDAR NA CIDADE: A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA URBANA EM RIBEIRÃO PRETO/SP



***ANDAR NA CIDADE:
A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA
URBANA EM RIBEIRÃO PRETO/SP***

Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos

Presidente Prudente/SP

2024

Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico
Linha de Pesquisa: Produção do Espaço Urbano

Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos

**ANDAR NA CIDADE:
A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA
URBANA EM RIBEIRÃO PRETO/SP**

Agência de fomento:

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

Processo: Nº 2020/10108-7

Projeto de pesquisa vinculado:

Fragmentação socioespacial e urbanização contemporânea: Escalas, vetores, ritmos e formas

Processo: Nº 2018/07701-8

Orientação:

PROF. DR. MÁRCIO JOSÉ CATELAN

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho FCT/UNESP – Presidente Prudente/SP, como requisito parcial para a obtenção do título de doutor em Geografia.

Presidente Prudente/SP

2024

S237a

Santos, Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos

Andar na cidade : A condição socioespacial da vida urbana em Ribeirão Preto/SP / Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos Santos. -- Presidente Prudente, 2024

220 f. : il., tabs., fotos, mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Márcio José Catelan

1. Fragmentação socioespacial. 2. Percursos Urbanos. 3. Cidades Médias. 4. Política Habitacional. 5. Ribeirão Preto/SP. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

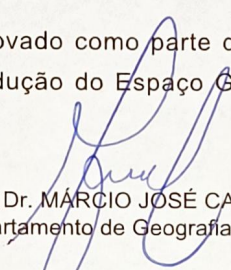
CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: ANDAR NA CIDADE: A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA URBANA EM RIBEIRÃO PRETO/SP

AUTOR: FELIPE CÉSAR AUGUSTO SILGUEIRO DOS SANTOS

ORIENTADOR: MÁRCIO JOSÉ CATELAN

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em Geografia, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:


Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Presencial)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação de Ourinhos - FCTE/Unesp

Profa. Dra. PATRÍCIA DE TOLEDO BASILE (Participação Virtual)
College of Arts And Sciences / Indiana University Bloomington

Prof. Dr. CLAUDIO SMALLEY SOARES PEREIRA (Participação Virtual)
Geografia / Universidade Estadual do Ceará - UECE

Prof. Dr. ELISEU SAVÉRIO SPOSITO (Participação Presencial)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Pós-Doutoranda NATÁLIA DANIELA SOARES SÁ BRITTO (Participação Virtual)
Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Presidente Prudente, 10 de junho de 2024



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus de Presidente Prudente

*Para todas e todos que acreditam na ciência, na universidade pública, gratuita, de qualidade
e na educação no Brasil.*

AGRADECIMENTOS

Concluir um trabalho acadêmico não é uma tarefa fácil e nem representa um ponto final perante ao desafio que é fazer ciência em um país que esta é duramente atacada e combatida com informações falsas e ou que carecem de um embasamento para serem devidamente compreendidas pela maioria da população.

Encerro aqui um ciclo de desenvolvimento intelectual que vem sendo construído há um bom tempo, com muitas idas e vindas, mas com o entendimento da necessidade de poder realizar todas as atividades com um comprometimento ético, capacitado e qualificado.

E por mais que a elaboração e análise do documentos e de seus dados coletados sejam observados de forma solitária, aliás a pesquisa é um todo solitário, não devemos nos esquecer de todas e todos que nos dão apoio em momentos que é preciso olhar para fora de si e entender que uma ajuda, por mais simples que ela possa parecer, torna-se um elemento estrutural para o contínuo do desenvolvimento da pesquisa.

É o que quero ao fazer alguns agradecimentos para amigos, colegas e pessoas que passaram por este período de finalização desta tese de doutorado e que possuem uma significância massiva na completude do presente documento, onde destaco que sem os que aqui serão citados, dificilmente conseguira cumprir todas as tarefas com satisfação.

Alerto que provavelmente eu esquecerei de nomes ou de citar alguém, mas isso não é proposital e nem diminui a importância que a pessoa teve neste trabalho, pois eu valorizo o momento em que tive a atenção e a ajuda dela e, se caso ela não apareça aqui, saiba que sua importância para mim é algo para além de um simples texto.

A ordem de agradecimentos não respeita uma relação de importância do maior para o menos, mas sim palavras que quero direcionar de forma a respeitar minha memória sobre cada momento em que as pessoas tiveram na trajetória de construção deste trabalho.

Quero iniciar agradecendo toda a força e apoio advinda do plano universal, espiritual ou episteme que me possibilitou ter a saúde necessária para concluir tal atividade, que é construir uma tese de doutorado. Creio que há forças para além de nossa compreensão que conduzem o cotidiano para que possamos ter ao menos paz para fechar ideias e considerações sendo que, esta pode estar diluída na religião, na crença, na palavra e etc., independente do que cada um de nós cremos.

Agradeço as considerações da banca composta pela Profa. Dra. Patrícia Basile (Bloomington University), Prof. Dr. Cláudio Smalley Soares Pereira (UECE), Profa. Dra.

Natália Daniela Soares Sá Britto (UFSC) e Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito (FCT/UNESP) que trouxeram apontamentos fundamentais para que eu pudesse aprimorar esta tese e desenvolver novas possibilidades analíticas referente a estudos futuros.

Agradeço minha família, Ivone Silgueiro dos Santos e Fernanda Silgueiro dos Santos pelo apoio neste período de desenvolvimento da tese e no entendimento de que minhas atividades acadêmicas dispndiam de momentos sozinhos para reflexão e escrita, além das tarefas em campo e de outras questões como viagens para eventos, provas e etc.

Com relação aos amigos eu devo apontar nomes de pessoas que fizeram o percurso da tese extremamente leve ao trazerem o carinho e a atenção deles com momentos de extrema leveza, tirando um sorriso a cada palavra ou demonstrando afeto a cada gesto de ternura.

Quero agradecer, de todo meu coração, o meu querido "aquário": Adriano Roberto Franquelino, Gustavo Santana da Silva, Nathaly Julia Silva Cruz, Rebeca Santos Silva, Tamires Aparecida e Igor Adriano Sufi. Vocês trouxeram uma paz de espírito que eu não consigo descrever aqui, tenho somente a agradecer o amor que vocês me deram, a atenção com que me acolheram e a forma como fizeram os dias serem mais calmos, assim como respeitaram as horas em que precisava ficar recluso para avançar.

Vocês são uma parte significativa da minha trajetória e os quero levar para sempre comigo, mesmo que nossos caminhos não se cruzem mais ou tomem rumos diferentes, quero deixar registrado que amo vocês e que terão sempre um amigo disposto a ajudar e os defender a todo momento. Muito obrigado por tudo!

Ainda sobre o aquário, quero agradecer nossa membra honorária Ana Carolina dos Santos Marques. Você sempre esteve presente e disponível para ouvir, aconselhar, tirar dúvidas e demonstrar afeto para quando precisávamos, algo que vemos muito pouco no ambiente acadêmico e que deveria ser replicado por outras vezes. Por tudo que você me ajudou, muito obrigado Ana.

Estendo meus agradecimentos para duas queridas amigas que surgiram de repente nesta trajetória, mas que possuem uma importância significativa pela forma como chegaram: Micaela da Silva e Isabelly Stephanie Silva Cruz. Vocês vieram em um momento inesperado e acolheram as lamentações de um estudante de doutorado, porém fizeram isso de forma afável e pudemos trocar nossas angústias por momentos de leveza, com muito café envolvido. Muito obrigado por isto e que venham muitos outros momentos assim.

Agradeço também aos amigos que tiveram a missão de dividir comigo a atuação docente nas disciplinas de Estágio Supervisionado na Geografia: Ana Carolina dos Santos Marques, Raísa Maria de Sousa Regala e Nayara Rodrigues da Silva. Vocês foram fundamentais em momentos que precisávamos dialogar e chegar ao consenso sobre a disciplina de forma articulada o que foi importantíssimo para a realização dela e para o ensino-aprendizagem dos alunos; vocês foram incríveis!

Com relação às aulas, saliento que foram extremamente importantes para meu desenvolvimento pessoal e profissional. Realizei um sonho, que é ser professor universitário, atuando durante o período do doutorado nas disciplinas de Estágio Supervisionado (I, II, III e IV), em Didática e nas disciplinas de História para a licenciatura em Geografia da FCT/UNESP como docente substituto.

E isso só foi possível pelo apoio irrestrito do Departamento de Educação e de Geografia, mediante as chefias da Profa. Dra. Rosiane Fátima Ponce e Profa. Dra. Maria Terezinha Serafim Gomes que sempre me deram o suporte necessário para o desenvolvimento das atividades, sempre com muita cordialidade e atenção ao que poderia contribuir, o que foi de extrema importância para mim.

Aproveito para agradecer cada aluna e aluno que tive oportunidade de lecionar e fazer parte de uma trajetória de formação docente. Espero que tenha contribuído com cada um de vocês de forma a repassar valores éticos de construção formativa e de ensino-aprendizagem e que sejam felizes nas escolhas profissionais de vocês.

Em específico, quero agradecer aos alunos amigos que fiz e que foram importantes nesta trajetória acadêmica: Caio Gontijo Ferrari, Gabriela Cristina Meireles, Gabriel Agostini Martins, Isadora Rampazzo, Júlia Crovador Carvalhaes, Luís Henrique Matos Silva e Maria Cecília Batista Feitoza Silva.

Em especial quero agradecer a Gabriela Cristina Meireles (Gabi) que me abriu os olhos em um momento de formação profissional para entender a realidade de alunas e alunos e respeitar o momento de cada um deles, procurando sempre ouvir todas e todos para criar uma relação empática com as necessidades e dúvidas que surgirem no decorrer das atividades em sala de aula. Muito Obrigado Gabi!

Agradeço aos amigos que hoje são inspirações profissionais e pessoais pela trajetória linda que têm construído, demonstrando serem pessoas que só agregaram coisas boas em minha

vida: Cláudio Smalley Soares Pereira, Flaviane Ramos dos Santos, Fredi dos Santos Bento, Guilherme dos Santos Claudino e Wagner Vinícius Amorim.

Ao Wagner quero agradecer a inserção em seu grupo de estudos na Universidade Estadual do Ceará (UECE): o Grupo de Estudos sobre Produção do Espaço Urbano e o Direito à cidade (GEURD) que me trouxe muitas perspectivas de pesquisa e outros horizontes referente à geografia brasileira.

A partir deste pude conhecer Analine Maria Martins Parente que se tornou uma parceira acadêmica ideal nas produções, reflexões, diálogos e a grande “culpada” por me fazer amar o Ensino de Geografia e se preocupar com a prática docente. Obrigado por sempre me incentivar e me oportunizar experiências pessoais e acadêmicas incríveis sempre com muita atenção e dedicação, me oportunizando momento de grande aprendizado e contato com outras realidades educacionais. Conte comigo sempre.

Aos amigos Bruno Vicente dos Passos (Brunão), Carolina Russo Simon, Eduardo de Araújo da Silva, Eduardo Nardez, Eduardo da Silva Correa, Glenda Helenice da Silva Rodrigues, Magno Ricardo Silva de Carvalho, Jefferson Santos Fernandes, Marlon Altavini de Abreu, Rodrigo Sartori Bogo, Pamela Brambilla, Samarane Fonseca de Souza Barros e Renata Pereira Prates agradeço pelo momentos de descontração e de diálogos sobre nossa realidade discente e perspectivas futuras, além do apoio em momentos de suma importância de nossa participação enquanto aluno do PPGG da FCT/UNESP.

Agradeço a todo o corpo docente do curso de licenciatura, bacharelado e pós-graduação da FCT UNESP em especial os docentes: Danielle Cardozo Frasca Teixeira, Eda Maria Góes, Eder Paulo Spatti Junior, Eduardo Paulon Girardi, Everaldo Santos Melazzo, Eliseu Savério Sposito, João Osvaldo Rodrigues Nunes, Margarete Cristiane de Costa Trindade Amorim, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Maria Terezinha Serafim Gomes, Nécio Turra Neto, Paula Ferreira Vermeersch, Ricardo Pires de Paula e Rosangela Aparecida Medeiros Hespanhol que foram mestres na arte de lecionar assim como demonstraram, de forma ética, como a formação docente deve ser estabelecida com bases que respeitem o entendimento humano e a valorização da ciência.

Destes, dedico carinho especial aos docentes membros do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) que me acolheram nestes mais de 10 anos que participei como membro, sempre de forma aprazível e com muito respeito e valorização enquanto fui aluno do grupo.

Agradeço a Coordenação e a Vice Coordenação do PPGG da FCT UNESP Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker e Profa Dra. Rosangela Aparecida Medeiros Hespanhol, respectivamente, assim como todo o Conselho, que não mediram esforços em contribuir para que este trabalho fosse finalizado da melhor forma possível, respeitando prazos e solicitações que foram levadas e consideradas sempre que possível.

Agradeço também ao “Grupo do Catelan” irmãos de orientação que estiveram comigo nesta trajetória acadêmica desde o começo, me respeitando e sendo cordiais sempre que preciso, demonstrando que um grupo de estudantes não precisa competir entre si para ter destaque, mas sim se ajudar mutuamente visando sempre a qualidade do desenvolvimento da pesquisa de cada um.

Um agradecimento especial para as servidoras técnicas administrativas da FCT/UNESP Aline da Silva Ribeiro Muniz, Ana Claudia Danioti Piciula Peres, Aparecida Otsuka Tamae, Cinthia Thiemi Onishi, Damaris Leite Costa, Flora Hideko Sato, Lincoln Tadeu Kohara e Maria Ester J. D. Franco e aos servidores técnico administrativos Adriano da Silva Oliveira e Manoel Flôr dos Santos pelo carinho que sempre tiveram em me atender de forma amistosa e pontual.

Agradeço também a ajuda proporcionada por Elita Bonfim Maciel que me auxiliou na organização das atividades de campo, principalmente no contato com as participantes da pesquisa, algo que foi primordial para a finalização do trabalho.

Estendo meus agradecimentos a Júlia Marchesin Caetano e Caio Iossi Doni que me receberam e ajudaram em Ribeirão Preto/SP passando as informações necessárias para a realização do trabalho de campo, que contou com a ajuda de parentes e amigos de ambos. Muito Obrigado.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) - Código de financiamento 001.

Agradeço também a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento à pesquisa mediante o processo: 2020/10108-7.

A todas e todos que citei até aqui deixo minha gratidão e carinho eterno a tudo que vocês representam para mim e como foi importante ter cada um nesta minha trajetória acadêmica, que se encerra enquanto finalização de um ciclo, mas ciente de que muitas outras virão.

Ao final, quero dedicar este espaço para duas pessoas que estiveram envolvidas de forma plena em todos os momentos de construção não só deste trabalho, mas de todo um

arcabouço que me conduziu ao que hoje entrego como uma parte final de uma trajetória de formação.

A minha companheira, amiga, esposa, namorada, apoio e tudo aquilo que representou nestes anos que estamos juntos Camila Silva Costa. Gatinha, tem mais de você do que de mim neste trabalho, pois sempre esteve ao meu lado nos momentos bons e ruins da pesquisa, com um apoio irrestrito a tudo que fiz e me incentivando a cada decisão tomada. Também não se deixou levar por opiniões que futuramente me trariam problemáticas, sendo até mesmo alvo de algumas das minhas posições, porém, sempre estando ao meu lado no que fosse sofrendo ou se orgulhando daquilo que fosse decidido. Não sei se houve momentos que você sofreu sozinha e não me disse, mas tenho certeza de que se isso aconteceu, você demonstrou o amor e carinho que tem por mim, acreditando que esta trajetória aqui traçada não representa o melhor só pra mim, mas para nós dois. Eu queria te agradecer por tudo que fez por mim nestes mais de 10 anos de estudo, com sua paciência, apoio, dedicação e quase devoção ao que faço, sempre com muita sobriedade e amor envolvido. Eu te amo muito e este trabalho e todo por você e pelo nosso merecido futuro junto.

E por fim, não menos importante, quero dedicar todo meu amor e carinho a meu orientador, amigo, conselheiro, pai e irmão Márcio José Catelan. Você me acolheu em um momento de incerteza e de grande confusão em minha vida sempre com muito carinho e ternura, demonstrando o ser humano incrível que é. Me puxou a orelha, muitas vezes, de forma madura sempre respeitando um momento de desenvolvimento pessoal e profissional, que vem com muitos erros, porém com muitos acertos e orientações que buscam conduzir sempre o melhor de cada um de nós. Eu não tenho palavras, gestos ou atitudes para expressar o quanto eu sou grato por ter tido você como meu orientador; um homem que é exemplo de pessoa, profissional, amigo e toda qualidade que possa ser assinalada. Você merece todo o carinho que tem das pessoas e eu desejo ser 10% do profissional e do ser humano que és, e sei que toda a formação que me deu nestes 10 anos de parceria, serão fundamentais para alcançar minhas metas profissionais e pessoais. Muito obrigado por ter me dado a honra de encerrar um ciclo acadêmico de formação de forma tão bonita e agradável.

A todos vocês meu carinho e afeto eternos!!!

*“O próprio espaço nos aparece como um todo fragmentado. Como a práxis de cada um são fragmentárias, o espaço dos indivíduos aparece como fragmentos da realidade e não permite reconstruir o funcionamento unitário do espaço”
(Milton Santos)*

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos. **Andar na cidade**: A condição socioespacial da vida urbana em Ribeirão Preto/SP. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP) Câmpus de Presidente Prudente/SP.

RESUMO

As cidades médias brasileiras ganharam destaque em pesquisas das últimas décadas dada mudanças decorrentes da expansão territorial de seu tecido urbano, do aumento da população conforme observado em IBGE (2000 e 2010) e da consolidação de seus papéis e funções multi e interescares. Num movimento dialético destacam-se lógicas e dinâmicas econômicas - comércio e serviços, principalmente, e atividades logísticas e da indústria também. Neste cenário há inserção de políticas como a de habitação e de equipamentos públicos. Destacamos o Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) e sua produção habitacional na malha urbana de algumas cidades médias, com a presença de quantidade significativa de moradias que permitiu o acesso à casa própria, ao mesmo tempo em que se reproduziu e ampliou a desigualdade socioespacial em cidades médias. Além disso, os padrões de mobilidade urbana cujo projeto insiste em seguir a configuração de cidade centro-periférica, apenas levam-nos a questionar os paradigmas centro-periferia sob a leitura da fragmentação socioespacial. Por isso, esta tese tem por objetivo compreender os percursos urbanos em conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) no que tange a relação com outras áreas da cidade de Ribeirão Preto/SP, tomando, principalmente, os procedimentos metodológicos que, além dos percursos destas e destes cidadãos que foram viver em conjuntos habitacionais, principalmente em relação aos percursos casa-trabalho-casa, também se estruturou em leituras, trabalhos de campos e coleta de dados que contribuiram para os apontamentos aqui trazidos. Aferimos que, além de uma nova compreensão da relação centro-centralidade para um processo de fragmentação socioespacial indicamos que os acessos mediante a mobilidade de cidadãos e cidadãos se transiciona para duas concepções teóricas que explicam o distanciamento da população cidadina com o direito à cidade.

PALAVRAS CHAVE: Fragmentação socioespacial, Percursos urbanos, Cidades médias, Política habitacional, Ribeirão Preto/SP.

ABSTRACT

Brazilian medium-sized cities have gained prominence in research in recent decades due to changes resulting from the territorial expansion of their urban fabric, the increase in population as observed in IBGE (2000 and 2010) and the consolidation of their multi- and inter-scale roles and functions. In a dialectical movement, economic logics and dynamics stand out - trade and services, mainly, and logistics and industrial activities as well. In this scenario, policies such as housing and public facilities are inserted. We highlight the "Minha Casa, Minha Vida" Program (PMCMV) and its housing production in the urban fabric of some medium-sized cities, with the presence of a significant amount of housing that allowed access to owning a home, at the same time that it reproduced and expanded socio-spatial inequality in medium-sized cities. Furthermore, the patterns of urban mobility whose project insists on following the configuration of a center-peripheral city, only lead us to question the center-periphery paradigms under the interpretation of socio-spatial fragmentation. Therefore, this thesis aims to understand the urban routes in housing complexes of the "Minha Casa, Minha Vida" Program (PMCMV) in terms of the relationship with other areas of the city of Ribeirão Preto/SP, taking mainly the methodological procedures which, in addition to the paths of these city dwellers who lived in housing complexes, mainly in relation to the home-work-home paths, was also structured around readings, field work and data collection that contributed to the notes brought here. We conclude that, in addition to a new understanding of the center-centrality relationship for a process of socio-spatial fragmentation, we indicate that access through the mobility of city dwellers and city dwellers transitions to two theoretical conceptions that explain the distance between the city population and the right to the city.

KEYWORDS: Socio-spatial fragmentation, Urban routes, Medium-sized cities, Housing policy, Ribeirão Preto/SP.

RESUMEN

Las ciudades medianas brasileñas han ganado protagonismo en la investigación en las últimas décadas debido a los cambios resultantes de la expansión territorial de su tejido urbano, el aumento de la población observado en el IBGE (2000 y 2010) y la consolidación de sus estructuras multi e interescala. roles y funciones. En un movimiento dialéctico destacan las lógicas y dinámicas económicas: el comercio y los servicios, principalmente, y también las actividades logísticas e industriales. En este escenario se insertan políticas como la de vivienda y equipamientos públicos. Destacamos el Programa "Minha Casa, Minha Vida" (PMCMV) y su producción habitacional en el tejido urbano de algunas ciudades medianas, con la presencia de una importante cantidad de viviendas que permitieron el acceso a la propiedad, al mismo tiempo que reprodujo y amplió la desigualdad socioespacial en las ciudades de tamaño mediano. Además, los patrones de movilidad urbana cuyo proyecto insiste en seguir la configuración de una ciudad centro-periferia, sólo nos llevan a cuestionar los paradigmas centro-periferia bajo la interpretación de la fragmentación socioespacial. Por lo tanto, esta tesis tiene como objetivo comprender los recorridos urbanos en conjuntos habitacionales del Programa "Minha Casa, Minha Vida" (PMCMV) en términos de la relación con otras áreas de la ciudad de Ribeirão Preto/SP, tomando principalmente los procedimientos metodológicos que, Además de los recorridos de estos ciudadanos que habitaban en conjuntos habitacionales, principalmente en relación con los recorridos casa-trabajo-hogar, también se estructuró en torno a lecturas, trabajos de campo y recolección de datos que contribuyeron a las notas aquí traídas. Concluimos que, además de una nueva comprensión de la relación centro-centralidad para un proceso de fragmentación socioespacial, indicamos que el acceso a través de la movilidad de los ciudadanos y de los ciudadanos transita hacia dos concepciones teóricas que explican la distancia entre la ciudad población y el derecho a la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Fragmentación socioespacial, Rutas urbanas, Ciudades medianas, Política de vivienda, Ribeirão Preto/SP.

Lista de Siglas

BNH – Banco Nacional de Habitação

CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano

CEF – Caixa Econômica Federal

CF – Constituição Federal

COHAB – RP - Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto/SP

FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FCT/UNESP - Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista

FOUSP - Faculdade de Odontologia da Universidade de São Paulo

FRAGURB - Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas

GAsPERR - Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano e Redefinições Regionais

PIB - Produto Interno Bruto

PMCMV – Programa “Minha Casa, Minha Vida”

PNMU - Plano Nacional de Mobilidade Urbana

PROÁLCOOL - Programa Nacional do Álcool

TRANSERP - Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A

USP - Universidade de São Paulo

Lista de Fotos

Foto 1 – Via urbana da zona norte em Ribeirão Preto/SP (2022)	81
Foto 2 – Via urbana da zona sul de Ribeirão Preto/SP (2022)	82
Foto 3 – Fila para utilizar o transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP (2022).....	83
Foto 4 – Residencial fechado da Zona Sul de Ribeirão Preto/SP (2022)	102
Foto 5 – Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni (2022)	104
Foto 6 – Ponto de ônibus Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni (2022)	125
Foto 7 – Vista da Avenida D. Pedro I em Ribeirão Preto/SP	127
Foto 8 – Vista da Avenida D. Pedro I em Ribeirão Preto/SP	128
Foto 9 – Conjunto habitacional Lessa Mantovani em Ribeirão Preto/SP (2022)	131
Foto 10 – Foto da lotação do transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP	134
Foto 11 – Embarque de passageiros no Terminal Rodoviário de Ribeirão Preto/SP	137
Foto 12 - Conjunto Habitacional Residencial Tapajós (2022)	142
Foto 13 – Vista da entrada principal do Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro (2022)	149

Lista de Figuras

Figura 1 – Trabalhadores na colheita de café da Fazenda Guatapar em Ribeirão Preto/SP (1903) 94

Figura 2 – Favela União em Ribeirão Preto/SP (2019) 100

Lista de Quadros

Quadro 1 – Referencial teórico a partir das palavras-chave.....	37
Quadro 2 – Conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1 (2011 – 2017)	103
Quadro 3 – Perfis das participantes dos percursos urbanos	120
Quadro 4 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni (2022)	129
Quadro 5 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani (2022)	140
Quadro 6 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós (2022)	147
Quadro 7 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro (2022)	152

Lista de Mapas

Mapa 1 – Expansão urbana de Ribeirão Preto/SP (1850 – 1960)	97
Mapa 2 – Expansão urbana de Ribeirão Preto/SP (1960 – 2017)	101
Mapa 3 - Mapa síntese da cidade média de Ribeirão Preto/SP (2021)	107
Mapa 4 – Localização dos conjuntos habitacionais utilizados nos percursos urbanos em Ribeirão Preto/SP (2022)	119
Mapa 5 – Percurso urbano Luzia - Residente no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni – Ribeirão Preto/SP (2022)	123
Mapa 6 – Percurso urbano Maria - Residente Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani em Ribeirão Preto/SP (2022)	138
Mapa 7 – Percurso urbano Isabela - Residente no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós em Ribeirão Preto/SP (2022)	145
Mapa 8 – Percurso urbano Priscila - Residente no Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro em Ribeirão Preto/SP (2022)	152
Mapa 9 – Mapa síntese dos percursos urbanos realizados em Ribeirão Preto/SP (2022)	154

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Quantidade de veículos particulares (carros) em Ribeirão Preto/SP (2011 – 2021)..... 85

Lista de Organogramas

Organograma 1 – Tipologias de mobilidades	78
Organograma 2 – Tipologias de mobilidade e a lógica fragmentária.....	90
Organograma 3 – Base conceitual do conceito “percurso urbano”	115

SUMÁRIO

Lista de Siglas.....	19
Lista de Fotos	20
Lista de Figuras	21
Lista de Quadros	22
Lista de Mapas	23
Lista de Gráficos	24
Lista de Organogramas	25
<i>Introdução</i>	26
O tema e a tese.....	29
Tema.....	29
Tese.....	30
Por que Ribeirão Preto/SP?.....	33
Por que as mulheres?.....	34
Os capítulos da tese.....	36
Sobre as Metodologias	38

CAPÍTULO 1 – A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA URBANA E AS LÓGICAS FRAGMENTÁRIAS

1.1 – As práticas socioespaciais cotidianas da vida urbana e o contexto fragmentário: Entremeando uma reflexão	43
1.2 – As lógicas fragmentárias e a sua representação no urbano: falas e contextos na cidade.....	49
1.3 – A periferização da vida urbana: Um processo em curso	57
1.4 - Quem são, onde vivem, quais histórias trazem e o que fazem as mulheres em condição periférica?	61

CAPÍTULO 2 - MOBILIDADE E AS LÓGICAS FRAGMENTÁRIAS: TRANSIÇÕES

2.1 – Pensando a/na(s) mobilidade(s)	76
2.2 - Pelo direito de ir e vir: A mobilidade cotidiana e as lógicas fragmentárias	80
2.3 - Mobilidades em transição: Socioespacial e a inexposta	87



CAPÍTULO 3 – RIBEIRÃO PRETO/SP – DA VILA SÃO SEBASTIÃO DE RIBEIRÃO PRETO À CIDADE MÉDIA PELA LÓGICA FRAGMENTÁRIA (1850 – 2023)

3.1 – A vila de São Sebastião do Ribeirão Preto (1850 – 1960)	93
3.2 – A “Califórnia brasileira” (1970 – 2000)	98
3.3 – A cidade média pela lógica fragmentária (2000 – 2023)	102

CAPÍTULO 4 – PERCURSOS URBANOS EM RIBEIRÃO PRETO/SP

4.1 – A mobilidade cotidiana e os percursos urbanos?	110
4.2 - Os percursos urbanos em Ribeirão Preto/SP.....	116
4.2.1 – Luzia: “Esses ônibus são mais velhos que minha vó!”.....	122
4.2.2 – Maria: “Eu não pensei na distância, só não queria chegar atrasada.”.....	130
4.2.3 – Isabela: “No começo tudo bem, mas agora tem muita gente estranha”.....	140
4.2.4 – Priscila: “A gente ganha muito pouco, não consegue pagar o básico”.....	147

CONSIDERAÇÕES FINAIS	158
-----------------------------------	-----

REFERÊNCIAS	166
--------------------------	-----

ANEXOS	176
---------------------	-----

INTRODUÇÃO

Muitas pesquisas têm se debruçado em compreender as recentes dinâmicas urbanas nos contextos de muitas metrópoles e cidades brasileiras. Tem sido comum, nos estudos urbanos, identificar novas interações conduzidas pelas profundas transformações e mudanças decorridas, principalmente, dos agentes de produção do espaço urbano que tem afetado o cotidiano de cidadinas e cidadãos.

Partimos da possibilidade de entender o urbano a partir do cotidiano das mulheres e dos homens¹ por compreender as práticas espaciais de todas e todos como ações moldadas e condicionadas por lógicas que tem transformado o espaço urbano. Procuramos, de forma a não encerrar o debate, analisá-los desde a possibilidade de se entender não só a cidade produzida, mas principalmente a população atingida por essas inúmeras relações convergentes na produção do espaço urbano.

As reflexões a serem construídas para a compreensão de como a vida da sociedade cidadina tem sido impactada por conta dessas muitas mudanças de complexidade reescalar, ficando a cargo dos pesquisadores construir suas análises de modo a adotar uma perspectiva que possa ser agregada a um conjunto de proposições.

Ao adotarmos a expressão sociedade cidadina² visamos trazer ao centro de nosso debate todos e todas em uma perspectiva de vivência comum e plena no urbano, como uma estrutura societária que busca uma relação comunitária, algo que será evidenciado em nossa pesquisa que não vem ocorrendo por múltiplos fatores, em que direcionaremos nossos apontamentos para a questão da mobilidade.

Ao adotarmos ela, compreendida desde a dimensão do cotidiano, pretendemos entender como esta é afetada em uma cidade média que tem sido observada a partir de uma lógica fragmentária que está permeada nas novas formas de se pensar, observar e refletir sobre as cidades médias brasileiras.

Deste modo nos lançamos na tarefa de, *a priori*, reconhecer o processo citado como inerente ao contexto da cidade média pesquisada para nossas muitas análises e reflexões e

¹ Em nossa pesquisa, será possível observar que realizamos as ações desta somente com mulheres por conta da negativa masculina em contribuir, o que não diminui a relevância e denota a necessidade de ampliarmos o debate também para a dimensão do gênero, algo que aqui faremos de forma breve e justificável.

² Nos valeremos aqui da perspectiva sociológica de sociedade, que é a vivência de um grupo humano espaço-temporalmente em um mesmo local buscando as mesmas qualidade de habitabilidade em uma perspectiva comum. Alertamos que apenas neste sentido utilizaremos a dimensão sociológica como possibilidade, nos resguardando para as demais construções.

também entender como essas transformações afetam a sociedade cidadina que possui necessidades de deslocar-se pela cidade seja para trabalhar, para se divertir ou qualquer outra tarefa que tenha a necessidade de locomoção.

É importante apontarmos que a ideia do andar adotada por nós foge da perspectiva sociológica que o passo possui no contexto social. Nossa intenção, e traremos em outros momentos esta assertiva, não é valorizar o passo como conquista humana e demonstração de evolução que necessita ser valorizada individualmente, mas sim trazer como o andar pela cidade contemporânea, e aqui falamos da fragmentada, tem sido deturpado por uma estrutura que se desmembra de um modelo econômico que tem desconsiderado as necessidades da sociedade cidadina, e sim pensado de forma parcelar, direcionada.

Com isso, temos que o andar na cidade aqui trazido por nós deve ser observado como o “ir e vir” que está sendo cerceado e denotado de outras formas, trazendo possibilidades de contestar a norma vigente e pensar perspectivas que superem o atual modelo, este de forma plena e distribuído de forma horizontalizada.

Logo, partimos do pressuposto de se adotar algumas frentes analíticas capazes de abrangerem nossas hipóteses iniciais e apontamentos surgidos no decorrer das atividades realizadas. Nossas ideias apresentadas buscam seguir uma estrutura de compreensão não somente à questão da mobilidade cotidiana, mas também buscando introduzir o entendimento de que as participantes de nossas análises possuem proximidades e distanciamentos permeados pelas suas condições socioeconômicas e precisam ser pensadas não só em suas atividades cotidianas, retratadas por uma parcela de atividade de pesquisa, mas ter suas histórias e trajetórias respeitadas.

Para isso, inferimos trazer algumas questões que servirão de norteador de nossas análises: que cidade tem sido produzida a partir da lógica fragmentária, como a mobilidade cotidiana³ tem sido afetada a partir de tal reflexão, como o direito à cidade tem sido garantido a partir do “ir e vir” e que condição socioespacial da vida urbana tem sido observada pela lógica fragmentária destacada?

Deste modo, no decorrer dos capítulos apresentados, intentamos não só dialogar com relação às questões do andar em uma cidade média guiada pela lógica indicada, mas também

³ Adotaremos a dimensão cotidiana da mobilidade para dar embasamento em nossas análises compreendendo que esta possui importância vital para os apontamentos que serão desenvolvidos no âmbito da construção de nossa pesquisa

compreender como a sociedade cidadina estabelece suas vivências no âmbito da passagem do paradigma centro-periferia para a cidade da fragmentação socioespacial.

Também utilizaremos da insegurança urbana como elemento analítico que contribui para o entendimento tácito sobre a cidade que está sendo observada e como o “ir e vir” é condicionado neste aspecto, já que a sensação de medo que é reforçada pela falta de segurança limita os acessos e o como chegar até estes.

Nosso recorte analítico e empírico conta com a participação e a colaboração de moradoras que residem em conjuntos habitacionais do faixa 1 do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) de Ribeirão Preto/SP localizados em áreas periféricas desta cidade média. Destacamos nossas tentativas de contato com moradoras e moradores dos conjuntos elencados para a atividade de campo, na qual tivemos somente resposta das mulheres, que participaram e contribuíram com o desenvolvimento desta pesquisa.

Esta escolha por conjuntos habitacionais do PMCMV não é aleatória e buscou respeitar tanto o nosso interesse em continuar entendendo esta política habitacional⁴ e a condição periférica atual dela, observada mediante o contraste entre a periferia na qual vive a população com baixo poder aquisitivo e outra com alto poder aquisitivo. Muito embora não vamos nos dedicar à periferia dos espaços residenciais fechados, aparecerá ao longo do trabalho alguma relação em nossa análise da cidade de Ribeirão Preto/SP que servirá de elemento analítico e compreensivo.

Pelo exposto, o presente trabalho visa dialogar e trazer uma parcela de análise com relação a como as mulheres, trabalhadoras, que necessitam deslocar-se pela cidade média, são afetadas pelas lógicas fragmentárias e como isso tem afetado o cotidiano delas e deturpado a compreensão usual de mobilidade, emergindo outras proposições teóricas.

Além disso, vislumbramos também dialogar em como esta estrutura que estamos utilizando para nossas reflexões e apontamentos foi construída, a partir de uma análise espaço-temporal da produção do espaço urbano da cidade média de Ribeirão Preto/SP, que possui muitas faces e interfaces, possibilitando pensarmos e até mesmo compreendermos, mesmo inicialmente, como a lógica fragmentária se consolida frente ao paradigma da cidade centro-periférica.

⁴ Em nossa pesquisa de mestrado intitulada “O espaço-tempo das políticas habitacionais em Presidente Prudente/SP” abordou os programas habitacionais do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Programa “Minha Casa, Minha Vida” na cidade de Presidente Prudente/SP. Acesso disponível no link: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/191703>

Para isso, foi preciso realizar algumas atividades de campo que pudessem trazer o embasamento prático de toda a construção teórica que elaboramos em nossa tese aqui apresentada. Estas foram fundamentais, principalmente, com relação aos percursos urbanos acompanhados que foram realizados em conjunto com as mulheres que participaram de nossa pesquisa, algo que foi extremamente assertivo para o contínuo da escrita deste trabalho

As atividades em campo em seu arcabouço buscam trazer, de forma concreta, o complemento e o diálogo de nossos apontamentos metodológicos e empíricos, visando dar mais assertividade e compreensão em nossas reflexões, assim como também representar de forma visual as atividades que realizamos em campo, no caso os percursos urbanos acompanhados.

Visando trazer reflexões finais, buscaremos traçar algumas ponderações com relação a como o viver das mulheres participantes de nossa pesquisa é interferido pelo processo analítico citado por nós e que tem sido fundamental para a construção de nossas análises, principalmente para entender a problemática e trazer alguns apontamentos que possam contribuir para possíveis melhorias.

Consideramos também que toda esta construção engendrada não pode ser realizada sem pontuarmos de forma inicial quem é esta população periférica, com suas particularidades socioespaciais, com um conteúdo significativo para as pesquisas elaboradas a partir da reflexão centro-periferia, com valorização de suas atividades cotidianas e quais enfrentamentos possuem diariamente.

Portanto, nossas reflexões visam trazer ao debate o direito de "ir e vir" e o direito à cidade de mulheres residentes em conjuntos habitacionais localizados na periferia da cidade média de Ribeirão Preto/SP, na qual apontamos que as lógicas fragmentárias vêm se consolidando, condicionando e orientando a vida urbana das e dos cidadãos.

O Tema e a Tese

O tema

Compreender as realidades das cidades brasileiras é uma motivação de pesquisadoras à pesquisadores da Geografia, principalmente as e os da Geografia Urbana. Esse interesse ocorre principalmente por conta da dimensionalidade que as cidades atuais têm experienciado e como isso tem refletido em suas moradoras e seus moradores, fomentando uma série de construções analíticas que necessitam de organização e posição de estudiosos urbanos.

As análises sobre as cidades não estão limitadas somente a esses estudiosos, podendo ser construídas por geógrafas e geógrafos que observem as dinâmicas intra e interurbanas existentes na reprodução do espaço urbano. Diante disso, é inevitável que façamos uma reflexão que entenda as transformações ocorridas na cidade e no urbano, algo que se torna necessário para as reflexões sobre a cidade.

Diante disso, este trabalho busca compreender a condição socioespacial da vida urbana de cidadinas e cidadãos residentes em uma cidade média a partir da influência das lógicas fragmentárias. Tal tarefa se estabeleceu a partir das indagações referentes a que cidade média tem sido observada em tempos recentes, principalmente baseados em reflexões mais atualizadas sobre a cidade média.

Assim sendo, a pesquisa tem sido construída a partir de análises teórico-metodológicas com a perspectiva de realização empírica, baseada na atividade de campo, que contribuiu para os nossos apontamentos aqui apresentados, o que tem sido significativo para que possamos trazer alguns apontamentos que induzam à reflexão sobre a cidade média e sua sociedade cidadina.

Logo, nosso tema é a vida urbana resultante das lógicas fragmentárias, com o objetivo de compreender o cotidiano desta perante um processo que tem transformado vivências, ampliando as desigualdades socioespaciais e interferido em suas práticas cotidianas. Tal análise possui muitas frentes que poderiam ser adotadas, na qual utilizaremos da mobilidade cotidiana para este objetivo.

O uso com relação a esta indicada é por compreender que ela está sendo deturpada e modificada pelas lógicas apontadas, algo que iremos discorrer em nosso trabalho de forma mais detalhada, buscando uma construção conceitual viável ao debate exposto.

Portanto, este trabalho ambienta sua reflexão no âmbito de instigar a inquietação sobre a produção do espaço urbano nas cidades médias, visando atualizar os pensamentos traçados sobre as mesmas e apontar outras dimensões que possibilitam compreendê-las de forma a continuar as análises críticas sobre elas.

A tese

O princípio hipotético que baseia uma tese de doutorado possui muitas transformações no decorrer de sua trajetória de produção. Uma ideia inicial se modifica durante as análises e

suscitam questões para além das reflexões primárias, o que possibilita que façamos outras construções teóricas e práticas a partir das novas questões da tese.

A hipótese inicial que serviu de base para a compreensão e construção do trabalho aqui apresentado era a seguinte: tínhamos, por princípio, que a fragmentação socioespacial interferia no cotidiano de cidadinas e cidadãos de forma mais direcionada, a segregar ricos e pobres de forma a moldar e particularizar a cidade. *A posteriori*, adquirimos uma visão muito ampla de como ocorriam as dinâmicas socioespaciais de cidadinas e cidadãos e isto deixaria lacunas visíveis, não respondendo nossas indagações com efetividade.

Assim, adotamos por perspectiva refletir de forma a procurar entender a vida urbana a partir da fragmentação socioespacial, o que demandaria uma visão mais próxima da rotina das moradoras e dos moradores das cidades. Entretanto, o processo de fragmentação socioespacial, mesmo que evidenciado em nossas observações em campo, não é “algo dado” e nem está visivelmente presente na reprodução do espaço urbano; é preciso teorizá-lo para compreendê-lo.

E isso se fundamenta na perspectiva de que a lógica vem antes do processo como base conceitual e teórica, ou seja, é preciso compreender as lógicas que estão permeadas nas atividades cotidianas para posteriormente inferir sobre como este processo tem sido atuante no espaço urbano, algo que é preciso ser realizado em um trajeto reescalar e analítico.

A proposta da análise reescalar vem no sentido de estabelecer uma reflexão de “ida e volta”, ou seja, que o objeto e contexto que serão analisados devem passar por um crivo que compreenda não somente um visão de sobrevoo, que pautaria um contexto analítico que não evidenciaria as particularidades de tal momento analisado, e nem uma reflexão que esteja baseada somente na dimensão analisada de forma muito específica, incorrendo o risco de partirmos de um pressuposto pessoal, o que enviesaria nossas reflexões e construções teóricas e textuais.

A ideia da reescalaridade vem no intuito de que façamos uma observação ampla do contexto analítico teorizado como também, a partir dele, compreender o universo de possibilidades existentes quando se vê as dinâmicas e reflexões pelo objeto estudado, visando contemplar ambas a possibilidades existentes (BRENNER, 2013).

Dentre as nossas construções buscamos evitar um caminho na qual o debate fosse restringido ao campo sociológico, já que este trabalho é de Geografia Humana, caminhando de forma mais aproximada com a observação das tensões existentes por conta da lógica

fragmentária analisada, partindo do pressuposto que esta não é evidente na cidade escolhida para estudo e precisa ter suas construções estudadas com profundidade.

Além disso, tal esforço tem por objetivo trazer elementos fundamentais que afirmem tal posicionamento anteriormente apresentado em uma perspectiva de tornar a questão analisada de forma didática para um entendimento tácito de nossas reflexões, corroborando com nossa hipótese que tem a dimensão socioespacial como recorte empírico e dimensão analítica.

Assim sendo, fomos construindo nossas primeiras impressões para a elaboração de nosso trabalho de doutorado. A partir disso, diante de leituras e inquietações, surgiu a seguinte questão: como a mobilidade cotidiana é afetada e afeta a sociedade cidadina inserida na reprodução do espaço urbano mediante uma lógica fragmentária?

Adotamos a dimensão do cotidiano como síntese da vida urbana desta, cujo conteúdo expressa as práticas espaciais pelas quais pudemos observar as formas de apropriação na cidade. Com tal construção surge a questão central de nossa tese: como a mobilidade cotidiana delas e deles moradores das cidades médias é afetada pelo processo de fragmentação socioespacial? Este questionamento é superficial das múltiplas dimensões que ele possui e que intentamos explicar neste trabalho.

A princípio, acreditamos que a mobilidade possua dimensões que alteram a compreensão inicial sobre a condição socioespacial da vida urbana da sociedade cidadina. Consideramos que a mobilidade cotidiana lida desde as práticas espaciais do “ir e vir” que são tomadas por nós dentro da dimensão mobilidade socioespacial, expressando as necessidades que a população possui para poder se deslocar pela cidade.

No âmbito socioespacial, as distintas formas de apropriação da cidade, juntamente com a diferenciação segmentada e fragmentada geraria o que vamos chamar de **mobilidade inexistente**. Numa lógica fragmentária se condiciona os acessos das e dos cidadinos à cidade, deturpando o direito de “ir e vir” e emergenciando a necessidade de pensarmos em um direito à cidade.

Detalharemos a terminologia utilizada no decorrer do texto, mas seu uso aqui apresentado tem por perspectiva indicar que a mobilidade cotidiana na lógica fragmentária tem sido transicionada para um deslocamento abdicado do seu direito pleno de acessar as localidades de forma ampliada, caracterizando a negação de experimentar a vida urbana em toda a sua completude e até mesmo em questões básicas, com o simples ato de “ir e vir”.

Além disso é importante salientarmos que toda esta observação se baseia também na identificação da mudança do padrão centro-periferia para o da fragmentação socioespacial, que está presente nas reflexões referente ao processo de reprodução do espaço urbano a partir da lógica fragmentária.

Deste modo, nosso questionamento advém da necessidade de compreender como a cidade tem sido produzida para todas e todos e como esta tem acesso a ela de forma democrática, o que indicamos aqui não ocorrer de forma plena por conta das múltiplas interpretações que podem ser construídas quando analisamos a mobilidade cotidiana perante a fragmentação socioespacial.

Utilizar a mobilidade e suas dimensões para refletir sobre tal questionamento é uma possibilidade de observar e contestar essa “liberdade” construída a partir do entendimento de que o “ir e vir” dentro da cidade é algo democrático e acessível para todas e todos, algo que iremos discorrer em nossa tese.

Deste modo, o questionamento apresentado busca compreender a cidade atual a partir de outros processos que reproduzem o espaço urbano, algo que se torna foco das reflexões contemporâneas e ganham relevância para entender o urbano e o cotidiano da sociedade citadina.

Por que Ribeirão Preto/SP?

A cidade média de Ribeirão Preto/SP é o recorte empírico de nossas intenções de pesquisa desde a realização de nosso mestrado, no período de 2017 a 2019. A multiplicidade de informações e referências que puderam ser coletadas mediante as leituras realizadas despertou ainda mais nossa curiosidade em entender alguns processos, como o por nós aqui estudado, principalmente em uma cidade objeto de estudo no grupo de pesquisa que fazemos parte.

A possibilidade de pesquisa dela surgiu na construção de nosso projeto de pesquisa para o doutorado em que elencamos analisar o urbano e a mobilidade como fatores iniciais para nossa construção teórica, com o questionamento de como as cidades médias da atualidade podem ser pensadas a partir das análises referentes à mobilidade, que não seguem mais um padrão e possuem ramificações necessárias ao debate.

Entretanto, no que se refere à mobilidade urbana, principalmente, na perspectiva que a aproxima das práticas espaciais cotidianas foi um desafio proposto nesta fase de construção de

nosso doutorado, entendendo que teríamos o tempo necessário para aplicar e desenvolver as reflexões anteriormente citadas e que conduziram a elaboração final do trabalho apresentado.

Ademais, todo o arcabouço teórico-metodológico construído serviu de parâmetro para as reflexões e para os apontamentos expostos na construção deste, que buscam agregar informações com relação a Ribeirão Preto/SP que carece de muitas outras análises sobre sua configuração atual.

Com isto, pode-se observar que ela é uma cidade que compõe uma estrutura analítica que necessita de observação e reflexão, já que denota uma reprodução do espaço urbano cada vez mais difusa isto evidenciado a partir das análises espaços-temporais realizadas mediante pesquisa bibliográfica sobre a mesma.

Deste modo, ela surgiu como dimensão empírica de nossa pesquisa e de cidade que precisa ser analisada para além de suas bases conceituais existentes, sendo este trabalho uma contribuição para pensar a vida urbana em sua aproximação com o cotidiano do “ir e vir” afetado pelas lógicas fragmentárias que estamos denominando de mobilidade inexistente.

Por que as mulheres?

Nossa pesquisa inicialmente não teria um foco especificamente com relação a presença de um gênero para as atividades que seriam realizadas. A projeção era de que conseguiríamos dialogar com homens e mulheres para que nosso horizonte analítico não ficasse reduzido a somente uma perspectiva de um gênero em específico, até mesmo para que pudéssemos comparar as visões.

Para que esta construção se efetivasse, elencamos perfis que estariam atrelados aos já previstos na estrutura do projeto temático da qual este trabalho faz parte, de forma a completarmos as atividades já previstas, com relação às perspectivas dos percursos urbanos e também dar mais embasamento em nossa proposta de estudo, de forma a ter mais argumentação sobre alguns pontos que seriam abordados ⁵.

⁵ “Fragmentação socioespacial e a urbanização contemporânea: Escalas, vetores, ritmos e formas” (2018/07701-8)” é o seguinte: A diferenciação socioespacial em cidades brasileiras vem se aprofundando e aponta para a constituição do processo de fragmentação socioespacial. A origem dele está vinculada à predominância de lógicas e subjetivações neoliberais que se antepõem à ideia de direito à cidade. Esse projeto visa compreender, no plano da cidade e do urbano, como a lógica socioespacial fragmentária altera o conteúdo da diferenciação e das desigualdades, redefinindo os sentidos do direito à cidade. Este objetivo central desdobra-se em quatro planos analíticos: i) passagem da lógica socioespacial centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; ii) interpretação da fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano; iii) desdobramentos da lógica socioespacial fragmentária sobre o par espaço público/espaço privado; iv) papel das instituições políticas, dos agentes

Deste modo, concentramos nossa rede de contatos nos perfis selecionados previamente, de acordo com o estabelecido no nosso projeto de pesquisa, na qual a ideia seria focarmos nestes delimitados e, posteriormente, construir nossas reflexões e apontamentos finais.

Além disso, havia uma organização com relação aos conjuntos habitacionais que seriam utilizados para a pesquisa, já que a ideia de os estudar constava na estrutura de nosso projeto inicial e pensamos em preservar ao menos os que estavam elencados para a realização dos percursos urbanos, que seriam os do PMCMV - faixa 1.

Entretanto, o contexto durante as atividades de campo foi completamente diferente da prevista por nós durante a construção do nosso roteiro de ações. Primeiro os contatos estabelecidos, antes de estarmos em Ribeirão Preto/SP, não confirmaram a participação prévia, na qual somente duas moradoras a fizeram, uma delas dias antes do trabalho de campo e uma no dia de nossa chegada a cidade.

Estando em Ribeirão Preto/SP nos direcionamos a tentar outros contatos com moradoras e moradores, inclusive caminhando pelos conjuntos habitacionais e conversando com vigias e seguranças, onde conseguimos um contato de uma moradora que manifestou interesse em contribuir dialogando com as pessoas que tinha proximidade.

Indicamos alguns perfis que procurávamos para a realização do percurso urbano acompanhado e, conforme estas pessoas respondiam, entrávamos em contato, destacando que variavam entre homens e mulheres.

Ao entrar em contato com homens que residiam nos conjuntos habitacionais elencados para nossa pesquisa a devolutiva foi praticamente nula; os que respondiam solicitavam informações detalhadas, que quando repassadas, não tinham um retorno para a realização do percurso ou havia a demonstração do desinteresse em contribuir com a pesquisa sem muitas explicações sobre.

Logo fomos eliminando algumas possibilidades de perfis de campo e elencando aquelas que atendiam o proposto com relação aos conjuntos habitacionais, mesmo que de apenas um gênero ou de idade aproximada, mas com a manutenção de que pelo menos um elemento (localização) seria preservado.

econômicos hegemônicos e dos sujeitos sociais não hegemônicos. Para conduzir a pesquisa foram eleitas cinco dimensões empíricas a partir das quais o processo de fragmentação socioespacial será analisado: habitar, trabalhar, consumir, lazer e mobilidade. Serão estudadas cidades de diferentes formações socioespaciais: Chapecó/SC, Dourados/MS, Ituiutaba/MG, Marabá/PA, Maringá/PR, Mossoró/RN, Presidente Prudente/SP, Ribeirão Preto/SP e São Paulo/SP, além de cidades pequenas vinculadas a estas e que serão identificadas no decorrer da pesquisa.

A realização do trabalho de campo também procurou respeitar as possibilidades impostas pelas cidadinas e pelos cidadãos, principalmente com relação à disponibilidade de todas e todos em contribuir com nossa metodologia de pesquisa. Foi preciso ter um diálogo aberto e direto, sendo que poucas e poucos retornaram e as que o fizeram contribuíram significativamente para o desenvolvimento da pesquisa.

Portanto, a presença de Luzia, Maria, Isabela e Priscila⁶ em nossas atividades de campo não foi somente uma escolha direcionada para privilegiar somente um gênero, mas compreender as dificuldades de pesquisa com relação aos contatos, disponibilidade de participação de cidadinas e cidadãos, entendimento do pesquisador com relação às eventualidades surgidas no campo e manutenção de parte de uma estrutura já cogitada para as atividades.

Todas essas situações indicadas serviram de desenvolvimento para a pesquisa em si, já que possibilitou um parâmetro analítico que permitia que fizéssemos um paralelo com a questão do gênero em nossa pesquisa, mesmo que de forma não tão aprofundada quanto com pesquisas que estão sendo desenvolvidas no projeto temático que fazemos parte que possuem o gênero como elemento analítico aprofundado.

Evidentemente, a participação delas também suscita um diálogo referente há como o gênero pode ser observado com relação a mobilidade, algo que faremos de forma a dimensionar a relevância de ambas as temáticas para o contexto de nosso trabalho, principalmente oportunizando possibilidades de resoluções.

Os capítulos da tese

A construção da tese aqui apresentada propôs seguir um arcabouço analítico que possibilitasse uma variedade de reflexões, na qual cada uma delas pudessem ser pensadas de forma que, ao final da leitura do documento, as leitoras e os leitores pudessem juntar as ideias e trazer suas impressões para o conteúdo lido e refletido.

A estrutura apresentada, e por nós explicitada, busca fazer com que as interessadas e os interessados em nossa pesquisa estabeleçam uma leitura de compreensão linear, ou seja, em que as temática abordadas da forma estruturalmente apresentadas possam estabelecer conexões reflexivas sobre o tema e tese, visando emergir o debate por nós aqui desenvolvido.

⁶ Os nomes apresentados são fictícios para preservar a imagem das participantes de nossa pesquisa.

No capítulo 1 buscamos introduzir uma reflexão com relação à condição socioespacial da vida urbana no âmbito da lógica fragmentária, na tentativa de fazer uma aproximação sobre tais questões com o intuito de iniciar nossos diálogos a partir de uma visão crítica sobre a temática apresentada.

Nossa perspectiva foi construir um arcabouço teórico-metodológico que desse embasamento às nossas reflexões sobre como a lógica fragmentária tem deturpado o direito à cidade e condicionado a vivência urbana de cidadinas e cidadãos, a partir de ações dos agentes de reprodução do espaço urbano.

Ainda no capítulo 1, tentamos trazer para a leitura as histórias de cada uma das participantes com as quais pudemos realizar os percursos urbanos acompanhados, de forma a deixar compreendido como o cotidiano dessas mulheres é estabelecido mediante muitas relações além das observadas em campo, dialogando com nossas análises iniciais.

No capítulo 2 pretendemos debater sobre a mobilidade enquanto elemento analítico que vem sendo analisado e estudado há muito, mas que necessita ser sempre revisitado para compreender a dimensão atual que a sociedade cidadina possui com relação a compreensão de que mobilidade é essa que está utilizando na cidade média fragmentada.

Queremos aqui trazer alguns apontamentos e reflexões que criam um diálogo provocativo para essa questão do deslocamento como elemento suprimido para elas, assim como para toda a população residente nas áreas do PMCMV faixa 1 de Ribeirão Preto/SP.

Esta assertiva anterior suscitou indicarmos uma transição da mobilidade cotidiana a partir da condicionalidade proporcionada pelas lógicas fragmentárias, algo que se refletiu na condição socioespacial de cada uma das participantes e na perspectiva de pensarmos em uma outra classificação de mobilidade a partir dessas interações apontadas.

No capítulo 3 trataremos um pouco do histórico de Ribeirão Preto/SP como forma de realizar uma análise espaço-temporal, buscando traçar uma reflexão desde sua estruturação urbana como uma cidade voltada às motivações religiosas, até a cidade fragmentada que hoje é analisada. O objetivo foi justamente dialogarmos na intenção de apresentar Ribeirão Preto/SP a partir de sua reprodução urbana e da cidade, algo que pode ser evidenciado a partir das reflexões espaço-temporais.

No capítulo 4 apresentaremos os percursos urbanos acompanhados realizados com as participantes de nossa pesquisa, no qual mapeamos e detalhamos as atividades realizadas em

campo, visando problematizar e inferir algumas reflexões para com os fatos trazidos, além de corroborar nossas teorias elencadas.

Neste apresentaremos boa parte do material cartográfico construído para demonstrar os percursos urbanos acompanhados que foram realizados em conjunto delas, em que evidenciamos distanciamentos oriundos do deslocamento cotidiano para o trabalho mediante transporte particular, que possui suas especificidades e do ônibus enquanto transporte coletivo destinado ao "ir e vir" delas que oportuniza outras análises sobre o contexto por nós aqui analisado.

Por fim, as considerações finais surgem como fator reflexivo que possui o intuito de fechar uma ideia, porém apresentar possibilidades futuras para novas pesquisas e teorizações, com a oportunidade de elevar o diálogo acadêmico e científico proposto.

Sobre as Metodologias

A metodologia de pesquisa de um trabalho acadêmico é a principal referência adotada para a construção das análises que virão no decorrer da elaboração e da construção das principais ideias, referenciais e ideários críticos estruturados para dar embasamento ao conteúdo apresentado.

Nossa pesquisa buscou utilizar um referencial teórico que possibilitasse um diálogo amplo com relação às temáticas aqui abordadas, principalmente aquelas que ainda demandam, no início da construção do trabalho, maior aprofundamento, principalmente assuntos que não possuem um aprofundamento teórico e que componha o nosso conhecimento.

Temos como ponto de partida a metodologia dos percursos urbanos, na qual não tínhamos tido acesso às principais ideias e que demandava uma base teórica mais sólida, necessitando de uma leitura ampla de várias referências que ou trabalharam o tema de forma direcionada ou utilizaram os percursos urbanos de forma mais superficial.

Este arranjo teórico-metodológico representa um desafio à pesquisadora e ao pesquisador para a construção de suas análises iniciais, já que alguns temas não são conhecidos de forma ampla por ambos, e ainda suscita na atividade de pesquisa e leitura constante, visando construir um arcabouço de mesma orientação e que dê fundamentação para a pesquisa empreendida.

Em nossa pesquisa, buscamos adotar uma postura na qual, os referenciais escolhidos, pudessem nos dar uma base teórica possibilitando construir um diálogo próximo ao

planejamento da pesquisa, mas que também pudesse ser lido e refletido de forma direcionada, ficando evidente qual a ideia de debate a ser realizado.

Deste modo, nos valem de algumas alternativas que contribuíram com o início de nossos apontamentos e com as primeiras construções teórico-metodológicas. Uma das tarefas realizadas foi o uso de palavras-chave visando nossa busca por um referencial, trazendo uma base analítica.

Estas palavras-chave advêm do diálogo com referenciais teóricos, tais como:

Quadro 1 – Referencial teórico a partir das palavras-chave

Fragmentação socioespacial	Percursos Urbanos	Cidades médias	Política Habitacional	Ribeirão Preto
Caldeira (2000), Calixto (2021), Dal Pozzo (2008), Junior e Rutkovski (2011), Legroux (2021), Maturano (2021), Morcuende (2021), Prevôt-Schapira (2001), Prevôt Schapira e Pineda (2008), Salgueiro (1998, 1999), Santos (2019, 2007), Sposito e Góes (2019), Sposito e Sposito (2020, 2019), Lefebvre (2008, 2001, 1999, 1991)	Arbucias (2003), Augé (2010, 2008) Creswell (2009), Jesus, Catelan e Calixto (2022), Jirón e Imillíán (2019), Junior, Portella, Medvedovski e Kikuchi (2019), Medeiros e Aderano (2021), Melo (2021), Olmedo (2016), Pereira (2008, 2006), Pinto (2021) e Vasconcellos (2016)	Calixto, Bernardelli, Maia e Araújo (2021), Santos (2001) e Sposito (2019, 2007, 2007 b);	Amore (2015), Calixto, Da Silva, Bernardelli (2022) e Maia (2010)	Abate (2021), Abreu (2019), Fernandes (2006), Gomes (2011), Marcondes (2007), Melazzo <i>et al.</i> (2021), Musembani (2014), Pires (2004), Santos (2017), Silva (2018) Smalley (2018) e Zamboni (2018)

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2024).

As referências elencadas a partir de cada uma das palavras-chave que indicamos para a construção das análises teórico-metodológicas buscaram contribuir na construção e nas reflexões de nossas ideias iniciais, assim como nos diálogos das primeiras impressões formuladas.

Utilizamos também de outras obras que não estão listadas nas anteriormente apresentadas, mas que também serviram de instrumento para a construção teórica-metodológica de nossa pesquisa. A não indicação dessas também consultadas não estabelece a irrelevância das mesmas, já que constam em nosso referencial bibliográfico, mas sim que possuem ideias que foram captadas em nossa leitura de forma pontual, não em sua totalidade de conteúdo.

Além de uma estrutura referencial também utilizamos de modelos de entrevistas, já construídas pelo grupo de pesquisa ao qual pertencemos, na qual apenas reorganizamos algumas questões objetivando atingir os objetivos previstos em nossa pesquisa, assim como também visamos, durante os percursos urbanos acompanhados realizados, dialogar com as participantes a partir de algumas perguntas que estavam presentes nos documentos fornecidos pela equipe ⁷.

Mesmo não sendo um dos focos de nossa pesquisa, as entrevistas e os diálogos realizados com as participantes contribuíram na proposta de realizar uma comparação com relação às ideias expostas, principalmente na compreensão de temáticas que, embora não sejam nossos recortes analíticos, estão postas no cotidiano das mulheres de nossa pesquisa como a relação com a violência urbana e da estigmatização social.

Ressaltamos a importância das atividades de campo, principalmente na realização dos percursos urbanos acompanhados, fundamentais para a realização de procedimentos metodológicos norteadores para a condução e a elaboração final desta tese de doutorado.

O fornecimento, pela equipe responsável por esta frente metodológica, de documentos e planilhas de organização, assim como de uma orientação que pudesse guiar as atividades de campo, foram fundamentais para a realização dos percursos urbanos e seu êxito com relação à sua execução e na construção dos dados.

Portanto, buscamos apresentar a relevância que a construção metodológica do documento apresentado teve para sua estruturação e elaboração, com o fim de demonstrar como

⁷ É importante destacar que o projeto temático já mencionado é constituído de equipes divididas nas frentes analíticas que são trabalhadas na pesquisa. Uma das frentes é dos percursos urbanos, que contribuimos e também tivemos a oportunidade de obter dados que foram utilizados em nossa pesquisa, assim como contribuimos com algumas informações.

tal proposta foi significativa para as considerações expostas, tanto para diálogo como para reflexão.

*CAPÍTULO 1 – A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA
VIDA URBANA E AS LÓGICAS FRAGMENTÁRIAS*

1.1 – AS PRÁTICAS SOCIOESPACIAIS COTIDIANAS DA VIDA URBANA E O CONTEXTO FRAGMENTÁRIO: ENTREMEANDO UMA REFLEXÃO

Argumentar referente a vivência no urbano na contemporaneidade nos remete uma organização intelectual extremamente bem delineada e que contemple o entendimento tácito de que, o viver e o andar pela cidade atual, possui muitas nuances que necessitam ser evidenciadas.

Nossa preocupação inicial advém de incômodos gerados na constante observação que se é feita pela reprodução do espaço urbano e como isso tem impactado a sociedade residente nas cidades, seja pela forma como ela tem vivenciado e experienciado o urbano ou por como este tem sido reproduzido na vertente capitalista que o tem subvertido, tornando-se um local de complexa vivência.

Temos por perspectiva compreender a cidade e o urbano na atualidade como elementos que demandando uma compreensão da realidade da sua sociedade vivente, em que não há o entendimento da necessidade de um espaço urbano que seja habitável para quem nele vive, o que tem se refletido na pluralidade de análises que estão sendo construídas no âmbito de pesquisas relacionadas à reprodução do espaço urbano.

Ao dissociarmos os conceitos de sociedade e de população temos por perspectiva que ambas estão no urbano e vivenciam a cidade de forma diferentes, atreladas ao entendimento que é possível ser realizado no âmbito de cada uma delas. A sociedade é aquela que está presente nas dinâmicas socioespaciais de forma ampliada, que não é reduzida a segmentações, diferente de população que, mesmo entendida nas suas partições, também pode ser observada a partir de uma série de definições, estabelecidas mediante critérios analíticos.

Nossa construção teórico-metodológica vem na possibilidade de iniciar nossos pensamentos compreendendo que, antes de chegar nas lógicas fragmentárias e seus impactos, precisamos entender como a vida urbana tem sido vilipendiada a partir de uma infinidade de complexidades que estão sendo postas a partir de uma diferenciação socioespacial e econômica que tem sido feita com a sociedade citadina a partir do processo de reprodução do espaço urbano.

As lógicas fragmentárias, que utilizaremos como complemento e fator para tais apontamentos, surgem como elementos que visam acirrar tal diferenciação indicada e fortalecer um abismo criado há muito tempo e evidenciado por muitos pensadores, tanto sobre o urbano, a cidade e a sociedade.

Deste modo, é preciso que façamos uma análise primária e crítica sobre como a vida urbana tem sido posta e impactada por uma série de transformações e construções que moldam a cidade, o urbano e a vida urbana, afetando todas e todos diretamente.

Nossa ideia é defender algo que Lefebvre (2008, p. 32) já apontava ao falar do direito à cidade em contraposição a uma que não se estabelece como espaço vivido para a sua sociedade que nela está inserida:

O direito à cidade significa, portanto, a constituição ou reconstituição de uma unidade espaço-temporal, de uma reunião, no lugar de uma fragmentação. Ele não elimina os confrontos e as lutas. Ao contrário! Essa unidade poderia ser nomeada segundo as ideologias: o “sujeito” (individual e coletivo) numa morfologia externa que lhe permite afirmar sua interioridade - a realização (de si, do “ser”) – a vida – o par “segurança-felicidade”, já definido por Aristóteles como finalidade e sentido da “pólis”.

O autor já indicava que considerava esta como um parcelamento do espaço em razão do modo de produção capitalista, conforme expõe na seguinte consideração:

O habitar só se reduz ao habitat, uma função determinável, isolável e localizável em nome de uma prática, da qual *O direito à cidade* determinou as razões. Aqui, o leitor reencontrará essas razões reconsideradas, talvez aprofundadas: a ação da burocracia estadista, o ordenamento do espaço segundo as exigências do modo de produção (capitalista), ou seja, da reprodução das relações de produção. Um aspecto importante, talvez essencial, dessa prática, aparecerá: a fragmentação do espaço para a venda e para a compra (a troca), em contradição com a capacidade técnica e científica de uma produção do espaço social à escala planetária (LEFEBVRE, 2008, p. 21) (grifo do autor).

Pensar o urbano e a cidade a partir de tal perspectiva conduz nossa reflexão inicial para compreender que a fragmentação do espaço, conforme o autor traz, é um processo inserido em um modo de produção capitalista que busca otimizar as relações que culminarão no contínuo desta, em detrimento da vivência cotidiana no âmbito da sociedade.

Para isso, é preciso que façamos a consideração de pensar que a fragmentação apontada por Lefebvre (2008) além de incidir no espaço, afeta a sociedade quando analisada a partir da produção capitalista e tem sido evidenciada por muitas visões e observações que têm sido realizadas por várias estudiosas e vários estudiosos.

Concordamos que ela compromete a socioespacialidade da vida urbana da tanto da sociedade urbana quanto da sociedade cidadina e reproduz um espaço urbano difuso e complexo

que não compreende esta apontada e a necessidade de ela ser preservada, tornando a vivência urbana tolerável dentro de uma perspectiva pautada na organização fragmentada da vida urbana.

Tal contexto, quando observada a população, retira sua essência como pertencente àquele espaço urbano tornando-a mero ser vivente, uma cidadã ou cidadão que não possui sua identidade urbana, empobrecido material, social, política, cultural e moralmente, que precisa ser moldada naquele espaço fragmentado que é reproduzido em detrimento de uma lógica de produção capitalista (SANTOS, 2007)

Deste modo, denota-se que a fragmentação surge como ponto de inflexão para uma análise sobre como a vida urbana é afetada, e aqui consideraremos as lógicas fragmentárias como bases de reflexão sobre como esta é diretamente transformada e, por vezes, destacando as necessidades transitórias para uma vivência na cidade que seja suficiente para o cotidiano de cidadinas e cidadãos, algo que urge ser evidenciado em nossas análises.

Não indicaremos que este processo é dado e está em reprodução na constância da vida urbana da sociedade cidadina das cidades, conceito que pretendemos trabalhar, por entender que seria um caminho de já se posicionar sobre tal realidade como agente transformador do cotidiano dela, o que anularia uma reflexão primária sobre como a fragmentação incide nessa.

Por isso, indicamos compreender tal complexidade da socioespacialidade desta anteriormente apontada a partir das lógicas que coordenam a cotidianidade de cidadinas e cidadãos, algo que cremos ser mais assertivo para nossas reflexões aqui trazidas e compreensível para os apontamentos iniciais, mediante reflexões que busquem abordar a questão inicialmente apresentada e proporcione ampliar nossas considerações.

Busca-se também trazer a luz à irracionalidade existente nesta, que parcela o cotidiano em detrimento de uma reflexão que afasta, fragmenta e direciona somente algumas benesses sociais e econômicas para uma parte da população, o que se torna um reflexo da realidade e sua contradição culminando em uma tensão dimensionada nas relações e no urbano (RIBEIRO, 2005).

De início, devemos considerar as práticas espaciais da sociedade cidadina enquanto elemento que deve ser analisado, pensadas a partir do que Carlos (2011, p. 47) destaca:

O raciocínio aqui apresentado aponta uma orientação precisa que é aquela de compreender o espaço geográfico como produção social, isto é, o ato de produção da vida como ato de produção do espaço sinalizando uma compreensão da dialética espaço-sociedade não como dois termos separados que “entram em relação”, como muito se fez na Geografia, mas como um termo se realizando no outro e através do outro. **Assim, a prática**

socioespacial é a base e sustentação da vida. Portanto, o espaço analisado através da Geografia nos permitiria compreendê-lo como processo e movimento; produção/reprodução social (grifo nosso).

A autora traz a ideia de as práticas socioespaciais estarem relacionadas com as interações sociais produzidas no espaço, dando forma e conteúdo a este, o moldando e trazendo significados, possibilitando sua análise e compreensão. Esta ideia trazida por Carlos (2011) oferece elementos para se compreender o cotidiano da sociedade citadina a partir de suas práticas espaciais no contexto do espaço urbano.

Assim, teremos o entendimento de que a vida urbana, ambientada nas práticas socioespaciais cotidianas é a devida demonstração de como os hábitos de cada um possibilita vivenciar a cidade e experimentar a pluralidade de dimensões e nuances que existem no urbano e na cidade, confrontando aquilo em que as lógicas fragmentárias estejam permeadas.

Com relação ao cotidiano, é mister apontar que o exercício em compreendê-lo é pautado não somente no que a sociedade citadina realiza como forma de vivência na cidade, mas também o que é representativo de uma dimensionalidade que deve ser entendida sobre cada perspectiva transmitida por elas e eles.

Lefebvre (1991) aponta que o cotidiano, de forma muito simples, pode ser observado pela repetição de atividades e práticas que são realizadas todos os dias como ir ao trabalho, almoçar, trabalhar, acompanhar as horas pelo cumprimento assertivo delas, dentre outras ações que possuem sua significância na vida urbana e estão diretamente relacionadas ao dia a dia de cada um.

Entretanto, o mesmo autor faz um alerta sobre como cada dimensão cotidiana pode ser compreendida de diferentes formas entre homens e mulheres:

O homem cotidiano [leia-se a sociedade] se fecha em suas propriedades, seus bens e suas satisfações, e às vezes se arrepende. Ele está ou parece estar mais próximo da natureza do que o sujeito da reflexão e cultura. E muito mais a mulher cotidiana: mais capaz de cólera, de alegria, de paixão e de ação, mais vizinha das tempestades, da sensualidade, dos laços entre a vida e a morte, das riquezas elementares e espontâneas (LEFEBVRE, 1991, p. 23, colchetes nossos).

Para o autor, homens e mulheres possuem cotidianos que são diferentes nas essências e nas vivências, o que não anula o fato de ambos terem suas experiências diárias, mas cada um com suas perspectivas e conteúdos que podem ser observados a partir de suas múltiplas visões que impactam atividades que serão desenvolvidas no decorrer do processo diário, seja por uma

decisão que molda escolhas e percepções ou atitudes que resultam em situações que afetam a vida urbana.

A contextualização apresentada é importante para que possamos traçar a ideia de que, moradoras e moradores das cidades, possuem uma vivência diária que se complexifica em múltiplas formas e conteúdos, representando uma maior dimensão do logismo fragmentado já trazido por Ribeiro (2005). Isto corrobora com uma lógica fragmentária que está sendo inserida no contexto socioespacial da população e da sociedade que contempla a necessidade de explicar como esta abarca a pluralidade de realidades existentes no contexto urbano, algo que demanda uma profundidade nas análises das práticas socioespaciais destas.

Diverge da formação dos espaços atuais e suas similaridades, conforme podemos observar Brenner (2014) com relação a urbanização planetária, que configura o urbano a partir de uma homogeneização estrutural, mas também de relações, práticas socioespaciais e vivências.

Santos (2009, p. 25), aborda num mesmo sentido, a complexificação de uma sociedade mundializada:

Quando a economia se complica, uma dimensão espacial mais ampla se impõe, e o espaço do trabalho é cada vez menos suficiente para responder às necessidades globais do indivíduo. Sua tarefa não passa de uma parcela ínfima dentro de um processo que interessa a milhares ou a milhões de pessoas, separadas frequentemente por milhares de quilômetros. A percepção desse grande espaço torna-se, então, fragmentária, enquanto o espaço circundante só explica uma parcela de sua existência.

Mesmo que haja um espaço global que coaduna todas as dimensões, no caso a econômica, quando estas apresentam suas dificuldades acabam também sendo mundializadas atingindo uma população que já apresenta uma complexidade da vida, dificultando as relações socioespaciais e tornando a sociabilidade urbana dificultada.

Com isso, outras problemáticas no contexto urbano surgem como a violência e seu reforço sistêmico, o inchaço populacional e a falta de infraestrutura urbana adequada para abarcar o aumento de pessoas circulando nas cidades, a mobilidade caótica e excludente, a falta de habitação adequada ou fora de padrões aceitáveis, a incapacidade dos agentes do Estado de mitigarem ou resolverem estas e outras problemáticas, a privatização do público dentre uma série de análises e observações no âmbito urbano que podem ser elencados.

Assim temos uma nova forma de observar a vida urbana em um espaço que é reproduzido em uma série de problematizações. Por isso, adotamos as lógicas fragmentárias

como objeto para explicar como o cotidiano urbano da sociedade citadina tem sido afetada pelas múltiplas situações apontadas.

Precisam ser devidamente orientadas e organizadas pelos ideários básicos que dão sustentação a uma possibilidade de definição, como forma de fazermos uma reflexão por meio da qual entendam o percurso das lógicas para o processo em si a partir de uma visão que entenda as lógicas para o processo, e não o reverso disso.

Concordamos com o que fora apontado por Salgueiro (2001) citada por Dal Pozzo (2012, p. 33) com relação a que lógicas são essas e como devem ser analisadas no processo de compreensão da vida urbana e suas práticas socioespaciais:

- 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.

É possível observar que as lógicas fragmentárias possuem em sua essência de organização o distanciamento como elemento base, sendo que este pode ser social, econômico e físico dentro de uma perspectiva que busca diferenciar cada um de forma a criar um espaço parcelado, por isso, fragmentado. Este aspecto se difere da necessidade da criação de um espaço social que busque compreender como a sociedade pode conviver de forma coerente em uma dinâmica caótica propalada pela lógica capitalista e seus mecanismos de reprodução do lucro acima das necessidades particulares de cada um.

Há o entendimento tácito de que essas lógicas fragmentárias apontadas possuem como fator a intervenção direta na socioespacialidade, o que influi diretamente na vivência cotidiana da sociedade, principalmente quando se observa suas dinâmicas e realidades sociais e econômicas (SPOSITO E GÓES, 2013).

Ribeiro (2006, p. 420) expõe sua visão com relação à construção da sociabilidade urbana diante de uma lógica fragmentária:

A racionalização fragmentadora, por recusar o diálogo aberto com a memória dos lugares e restringir a co-presença, termina por ser, também ela, fragmentada, produzindo crescente incoerência e, por fim, irracionalidade. Esse tipo de racionalização - que procura ocultar a destinação, para apenas alguns, das condições materiais de vida trazidas pela última modernidade - é responsável pela produção social da escassez.

A autora não fala em específico da fragmentação socioespacial nas cidades, mas pondera ao falar em como as relações sociais estão fragmentadas diante de uma sociabilidade atrelada à segregação e a particularização dos indivíduos, fatores que podem ser encontrados nas lógicas anteriormente indicadas.

Com isso elas possuem influência nas práticas espaciais da sociedade que reside nas metrópoles e cidades. Isto não interfere na compreensão e como elas podem influir no cotidiano de todas e todos, compreendendo que as metrópoles, cidades médias ou pequenas também têm apresentado suas complexidades conforme já expusemos anteriormente, oportunizando um campo reflexivo vasto no âmbito desta perspectiva.

É fundamental uma análise reescalada, conforme Brenner (2013) já apresentou e apontamos no início de nossas considerações, visando observar, analisar e compreender as perspectivas que são influenciadas pelas lógicas fragmentárias no tocante ao espaço urbano e sua reprodução, que apresenta nuances fundamentais para o entendimento das metrópoles e cidades médias contemporâneas.

1.2 – AS LÓGICAS FRAGMENTÁRIAS E A SUA REPRESENTAÇÃO NO URBANO: FALAS E CONTEXTOS NA CIDADE

O entendimento da relação das lógicas fragmentárias com a dinâmica urbana na metrópole e na cidade média deve ser compreendida a partir de um contexto histórico que desvele como estas estão permeadas na reprodução do espaço urbano e incidem no contexto socioespacial.

A questão das dinâmicas fragmentárias no contexto da metrópole é elemento evidenciado em uma série de estudos relacionados, principalmente a partir do processo de segregação da população relacionado a ampliação das áreas periféricas, oriundas de uma lógica

de valorização do solo que expulsa pessoas de baixa renda dos principais centros metropolitanos, culminando em um medo e aversão ao diferente de famílias que optam pelo distanciamento social.

Santos (2019) já destacava como o processo de periferização das famílias mais pobres ocorria na metrópole de São Paulo nos anos 1970 e 1980, a partir do entendimento de que serviços básicos (água, luz e saneamento básico) seriam menos custosos nestas áreas, já que o preço do solo urbano na área periférica é menor do que as das áreas centrais..

Indicamos ainda o apontamento do autor com relação ao processo de afastamento imputado a população mais pobre das áreas centrais: "Pobreza e periferização aparecem como dois termos e duas realidades interligadas. O nexos entre os dois é assegurado pelo processo especulativo, que aparece segundo diversas fisionomias, agrupando fatores diversos conforme diversas modalidades" (SANTOS, 2019, p. 57-58).

Ambos, pobreza e periferização, são ligados em uma estratégia de afastamento e estranhamento do diferente, culminando em uma dinâmica de segregação que tem permeado o processo de reprodução capitalista do espaço urbano e trazido debates referentes à fragmentação dos espaços e das relações sociais.

Tal ruptura parcelar espacial tem sido observada e compreendida como um elemento a mais para a identificação de uma lógica fragmentária que se permeia não só como representação deste distanciamento socioespacial, como também nas formas e conteúdos existentes no contexto urbano.

Concordamos com Legroux (2021, p. 239) ao analisar o arcabouço que compreende a fragmentação no tecido urbano:

Espacialmente, a fragmentação remete a um campo lexical verificável nos espaços urbanos: cortes, muros, confinamentos, discontinuidades físicas e morfológicas, rupturas, fraturas, explosão do tecido urbano, etc. Assim, a lógica fragmentária refere-se à existência e constituição de espaços urbanos sob a forma de um mosaico, de um arquipélago de fragmentos (pedaços, ilhas, enclaves, etc.) mal articulados entre si e com altos níveis de desigualdades em termos de acesso às infraestruturas e aos serviços urbanos.

O espaço urbano é compreendido a partir de suas múltiplas parcelas que não se conectam perante a reprodução capitalista dele, isto no contexto metropolitano ou da cidade média, vide as diferenças existentes nas muitas fragmentações compreendidas no tecido urbano acentuadas por conta do reforço da dinamização da vida urbana e dos processos de constante pauperização da sociedade, oriunda de uma lógica capitalista rentista.

Isto tem se amplificado em uma urbanização contemporânea que tem atenuado as demandas socioespaciais da sociedade por conta das lógicas fragmentárias que estão presentes no cotidiano dela. Além disso, as relações econômicas e sociais também têm tido uma complexidade maior, seja pela velocidade como elas têm sido observadas ou até mesmo pela intensidade, que afeta a forma como se relacionam socioespacialmente.

Tal contexto pode ser amplamente observado no âmbito metropolitano, entretanto é possível enxergá-lo também nas cidades médias, conforme Dal Pozzo (2012) assinala. Para o autor, nos anos 1980, começa a ganhar espaço nestas a questão da segregação atrelada ao consumo, vide a fluidez do capital e a hipervalorização do fetichismo a partir da compra, através da presença de hipermercados e *shopping centers*, que dinamizaram o *marketing* social e financeiro com a divulgação de "marcas de luxo", o que culminou na ampliação da diferenciação socioespacial a partir do fator econômico ligado a um *status* social.

A cidade média é inserida em uma dinamização de sua reprodução do espaço urbano que configura a forma como esta se relaciona com a sociedade e vice-versa, apresentando as mesmas características outrora observadas no contexto metropolitano e agora refletidas não apenas na forma, mas no conteúdo dela. Congrega uma série de contextos reflexivos que atraem o entendimento de como a lógica fragmentária tem incidido no espaço urbano, algo que deve ser observado de forma aproximada.

Sposito (2007) ao delinear a ideia de reprodução capitalista da cidade, dialoga no sentido de entender as médias a partir de suas novas configurações no âmbito da rede urbana, algo que deve ser observado a partir do prisma socioeconômico que abarca a realidade da pessoas que residem nas cidades, no entendimento de uma nova forma de compreender e observá-las.

Elas possibilitam análises que modificam os entendimentos iniciais que permitiam tecer apontamentos sobre sua organização no âmbito da rede urbana por conta das dinâmicas que são inseridas em seu contexto de expansão territorial urbana, mediante a evidência de mecanismos socioespaciais de vivência e compreensão da reprodução do espaço urbano em um tecido que é moldado para dimensionar aspectos outrora identificados somente na metrópole.

Fernandes e Catelan (2023, p. 3 - 4) elencam alguns pontos que devem ser observados com relação a como interpretar e compreender as cidades médias na contemporaneidade:

Entre as transformações econômicas e espaciais que atravessam as cidades médias nas últimas décadas podemos destacar: a) desconcentração da produção industrial acompanhada da centralização econômica e espacial nas metrópoles; b) ampliação do acesso ao consumo por parte da população de

menor poder aquisitivo e o surgimento de uma nova classe média e alta, o que justifica a implantação e/ou modernização de equipamentos urbanos como shopping centers, agências bancárias exclusivas, aeroportos, redes de franquias, condomínios residenciais fechados etc.; c) extensão dos tecidos urbanos (contínuos e descontínuos), compondo, em muitos casos, arranjos urbano-regionais com cidades vizinhas; d) ampliação dos papéis e funções na divisão interurbana no trabalho, fato que possibilita o fortalecimento da sua influência regional e o estabelecimento de interações espaciais cada vez mais distantes, rompendo, assim, com a estrutura hierárquica da rede urbana; e) aprofundamento das formas de diferenciação e desigualdade que, em determinadas cidades, pode levar à fragmentação socioespacial

Estes aspectos expressam as dinâmicas e as lógicas da cidade média e como sua especialização tem suscitado novas observações e compreensões sobre ela, algo que deve estar presente nas considerações que forem construídas para retratar seus papéis e funções.

Destaca-se o rompimento das interações espaciais promovidas pela intensidade de processos que fomentam a reestruturação da cidade, conforme Sposito (2007) já trabalhou, dando configurações diferentes das analisadas no contexto dos anos 1980, conforme Silveira e Santos (2001) trazem ao comentar dos papéis desta na dinamização industrial e econômica das metrópoles.

Concordamos que a nova forma de observação das interações espaciais nas cidades médias oportuniza o entendimento de uma relação heterárquica entre elas, o que suscita compreendê-las não de forma parcelar, mas como cidades inseridas em uma rede urbana que interagem escalarmente e possuem interações espaciais que possibilitam observá-las a partir de um prisma que compreenda não somente elas estruturalmente, mas também as suas interações no espaço urbano, assim como as práticas espaciais que as dinamizam (CATELAN, 2013).

Tal assertiva se confirma a partir da análise realizada pelo processo de formação do espaço urbano que as cidades médias têm experienciado contemporaneamente, entendendo que sua formação está pautada na urbanização contemporânea que já indicamos, o que relaciona sua forma e seu conteúdo com o contexto já apontado.

Ou seja, a cidade média também possui suas proximidades com o contexto metropolitano no âmbito das lógicas fragmentárias, já que as interações socioespaciais observadas no contexto dela possui similaridades com o observado no âmbito das metrópoles, obviamente, guardada as devidas proporções e limitações.

A partir de tal raciocínio podemos inferir uma série de pontos que podem ser utilizados para observar estas apontadas no contexto das cidades médias, seja pela debilidade infra-estrutural de alguns setores como a questão do emprego e o da mobilidade que se deterioram

por conta da falta de investimento; a questão da segurança urbana utilizada pela mídia como artifício de reforço de um medo generalizado; a precarização de serviços públicos e a inabilidade dos agentes do Estado em contrapor essas problemáticas, a espacialização de condomínios horizontais fechados a partir de uma perspectiva de distanciamento da cidade violenta e do outro que reproduz esta, entre outros fatores.

Para contextualizar nossa exposição, utilizaremos a insegurança urbana que é projetada nas relações socioespaciais e como estas estão evidenciadas no cotidiano da população residente em uma cidade média, no caso, Ribeirão Preto/SP.

Esta está localizada a noroeste da cidade de São Paulo distando cerca de 313 km e com 698.642 habitantes de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – CIDADES (IBGE – CIDADES)⁸ sendo que possui uma importância em sua atuação regional tanto no setor agrícola, comercial e de serviços, conforme dialogaremos no decorrer deste trabalho na contextualização espaço-temporal de sua formação.

Já expusemos nossas motivações sobre os estudos voltados a ela, em que iremos encadear algumas dinâmicas socioespaciais que dão embasamento em nossos apontamentos. *A priori*, enfocaremos na questão da insegurança urbana de Ribeirão Preto/SP a partir das falas de algumas moradoras residentes em bairros tradicionais como forma de observar em que nível está permeada nas relações socioespaciais das cidadinas e dos cidadãos e converge para uma sensação de medo e distância na e da cidade e nas interações entre segmentos sociais distintos, mas também entre aqueles com características similares do ponto de vista do poder aquisitivo e práticas espaciais.

Sposito e Góes (2013, p. 275) fazem uma reflexão importante sobre a questão da insegurança urbana e expõem sobre o afastamento e o distanciamento entre si da sociedade cidadina. As autoras pontuam 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, às 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.

⁸ Conforme informações obtidas no seguinte link: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeirao-preto/panorama>
Acesso em 22 de fevereiro de 2024.

A violência e a incapacidade dos agentes do Estado de coibi-la se torna uma justificativa plausível de se proteger contra a insegurança, já que a ausência deste em combater a violência e de ofertar meios educacionais, demonstra um falha de política de segurança pública que corrobora a necessidade de se distanciar, visando uma proteção social contra as mazelas não controladas pelos agentes estatais.

Deste modo, a insegurança urbana atua como fator que reforça os processos de segregação socioespacial e contribui para dinamizar as lógicas fragmentárias no contexto urbano das cidades médias, algo que amplifica a necessidade de compreender e observar a forma e o conteúdo da cidade e da vida urbana.

Sobre a insegurança urbana, ela está permeada no cotidiano da vida de cidadinas e cidadãos em Ribeirão Preto/SP, em que duas entrevistadas⁹ ressaltaram como seus bairros, considerados tradicionais na malha urbana, foram elencados como perigosos em uma pesquisa local:

Entrevistada 01 (E01): A gente teve umas notícias aí não muito agradáveis de assaltos e tal, que parece que aqui o bairro, este é mais um da Zona Norte foram considerados os mais perigosos, o que pra mim não faz muito sentido.

Pesquisador 1 (P1) – Qual da Zona Norte, você lembra?

E01 - Se não me engano era o Planalto Verde.

Pesquisador 2 (P2) – Mas soube disso a partir de algum estudo ou notícia de jornal?

E01 – Notícia de jornal, falaram “ah tiveram tantos assaltos nos bairros tal e eles foram considerados os mais perigosos de Ribeirão Preto”, tipo aqui foi o bairro que mais teve assalto. Mas por exemplo, aqui tem grupo da rua, eu não faço parte mas a minha mãe faz, e aqui na rua faz muito tempo que a gente não ouve falar de assalto, então assim, não sei assim o que eles estão considerando como Castelo Branco, porque tem o Castelo Branco velho e o novo, a gente está no velho

A moradora aponta que ter o seu bairro considerado como perigoso por uma pesquisa local não teria muito fundamento, principalmente por não ter visto nada que tivesse sido denunciado sobre. Sua mãe, residente com ela na mesma casa traz a mesma perspectiva, entretanto com elementos para corroborar sua fala:

P01: Você considera que Ribeirão é uma cidade segura para transitar, seja para fazer uma caminhada, para você passear, seja de carro, moto ou a pé?

⁹ Estas duas entrevistas foram realizadas em companhia de um colega de pesquisa que colaborou em algumas questões. Os nomes delas serão preservados por conta da finalidade ética que a entrevista possui em nossa pesquisa, buscando analisar as falas e garantir que as participantes pontuem de forma a não se sentirem pressionadas ou incomodadas com os nossos questionamentos.

Entrevistada 02 (E02): Eu não considero, mas também não fico assistindo o jornal das 19h00 ou das 13h00, porque estão dizendo que teve um aumento de roubos, inclusive aqui no bairro teve uma propaganda falando que aqui aumentou a quantidade de roubos, mas não nessa rua. Teve uma época que nessa rua aqui assaltaram quase todas as casas, mas aí desconfiaram de um pedreiro que estava trabalhando numa casa da frente e que ele dava informações dos horários de entrada e saída, a gente acha né, pois como a gente não tem muita rotina então ficou difícil para eles identificarem que horas a gente sai e entra [...]

Neste caso, a entrevistada 02 destacou o caso de roubos na rua por conta da presença de um trabalhador externo ao bairro, algo que segundo ela seria mais uma desconfiança do que uma certeza. Somente a presença de um agente de fora já serviu para estigmatizá-lo enquanto suspeito, onde podemos inferir que a indicação deste ser um trabalhador poderia indica-lo como um provável bandido.

Em outra entrevista, uma moradora destaca que seu bairro também foi elencado como um dos mais perigosos de Ribeirão Preto/SP onde ela aponta que tal assertiva pode ser verdadeira por conta da classificação da cidade como a "Califórnia Brasileira" e a presença de uma instituição de correção de menores de idade:

PI – Considera seu bairro seguro?

Entrevistada 03 (E03) – Já foi mais. Se bem que hoje nada está mais seguro. Então partindo para esse aspecto, mais pelo menos a gente vê muita coisa principalmente na mídia, falando que aqui no nosso bairro tem tido muito assalto, infelizmente muito assalto com pessoas mais idosas, mas isso não é característica daqui, é no geral.

[...]

PI – Você considera Ribeirão Preto uma cidade insegura?

E03 - Já tem um tempo que está ficando, principalmente depois daquela reportagem da Califórnia Brasileira, depois que inventaram essa história piorou muito no aspecto segurança. Inclusive no meu bairro foi feito um negócio aqui da FEBEM eles alugaram uma casa tudo, então, segundo os comentários, já piorou bastante, inclusive aumentou a parte de violência por causa disso.

Pelos relatos, é possível identificar a questão da violência urbana sendo utilizada como mecanismo de alienação do que é segurança na cidade, já subvertendo esta noção a partir de informações muitas vezes pautadas em opiniões sem base, apenas para justificar medidas de distanciamento e de condenação do diferente.

Em todos os relatos apresentados, o papel da mídia foi suficiente para que fosse propagada a questão da insegurança entre dois bairros tidos como tradicionais em Ribeirão

Preto/SP, o Jardim Castelo Branco e o Jardim Paulista. Isto demonstra como ela, independentemente de sua dimensão local ou mundial, possui uma capacidade de inferir e estabelecer parâmetros para influenciar as sensações da população.

Deste modo, as lógicas fragmentárias são estabelecidas por uma série de estruturas que "justificam" a necessidade de fragmentar a cidade em partes desiguais, culminando no estabelecimento de uma sociedade "em pedaços", que encontra neste processo a justificativa para se assegurar de sua liberdade na cidade pautados em informações que são veiculadas das mais variadas formas e com uma celeridade impactante.

A partir disso é possível compreender que, como elas estão permeadas nas principais dinâmicas urbanas das e dos residentes das cidades médias conforme nossas análises indicam, outras dimensionalidades podem ser afetadas e incidir nas práticas espaciais cotidianas de todas e todos, como a questão da mobilidade, do acesso ao lazer e consumo ou a realização de atividades laborais diárias.

A questão da insegurança urbana é um dos fatores que podem ser evidenciados e, conforme trouxemos, possui um peso significativo com relação a como influencia o cotidiano da população residente nas cidades médias, sendo algo propagado pela mídia e reforçado por comportamentos de distanciamento.

Um dos pontos que ressaltam em nossas reflexões é a questão da mobilidade e suas condicionantes que, mesmo observada massivamente no contexto metropolitano, possui suas nuances críticas na cidade média, denotando uma complexidade para todas e todos tornando-se um elemento analítico de extrema necessidade para o entendimento da urbanização contemporânea.

Somado a isso, vale ressaltar a intensificação da periferização da vida urbana observada nas cidades médias, principalmente na reprodução do solo urbano a partir da instalação de conjuntos habitacionais opostos na própria localização na malha urbana em relação aos condomínios horizontais fechados, algo que se dinamizou e muito nas médias.

Deste modo, urge a necessidade de contextualizar tal realidade com o dinamismo da lógica fragmentária no direito de "ir e vir" da sociedade cidadina, principalmente as residentes nas áreas periféricas das cidades médias, algo que é um ponto de inflexão para compreender a permeabilidade das lógicas fragmentárias na vida urbana cotidiana e nas práticas espaciais de cidadinas e cidadãos.

1.3 – A PERIFERIZAÇÃO DA VIDA URBANA: UM PROCESSO EM CURSO

A questão da periferização da vida urbana na lógica fragmentária está inserida na contextualização referente há como esta incide nas relações e práticas socioespaciais da sociedade citadina, de forma a evidenciar todos os apontamentos realizados por nós no tocante a formação socioespacial da cidade.

Para isso, é preciso que façamos uma análise voltada a entender que a periferização da vida urbana ocorre em formas e conteúdos diferentes no que se refere ao contexto socioespacial e na dinâmica da vida urbana de todas e todos.

Enfocaremos nossas reflexões em uma periferização que observa esta como algo que deve ser criticado no âmbito das relações e práticas socioespaciais de famílias de baixa renda, próximo ao que Santos (2019) traz em suas considerações que foram utilizadas em nossas análises iniciais.

A periferização da vida urbana de famílias de baixa renda é algo atinente à lógica fragmentária, ou seja, é condição *sine qua non* quando se realiza uma análise para entendimento da complexidade no contexto socioespacial dessas famílias.

A condição periférica será analisada a partir do prisma da forma, e não no conteúdo referente a periferia. Nosso intuito é apontar que a condição periférica difere do conteúdo periférico, este centrado em uma contextualização espaço-temporal sobre ser e sentir-se periférico. D'Andrea (2020) já dialogava com os critérios referente a ser periférico como algo relacionado não somente a forma, mas também conteúdo. Para isso, o autor traz a ideia de consciência periférica para dialogar sobre como a sociedade citadina se identifica no âmbito de possuir a ideologia periférica, algo analisado de forma estritamente cauteloso.

Nossa proposição não é diminuir a identificação de sujeitas e sujeitos periféricos pois, em nossas análises, entendemos que as participantes de nossa pesquisa são sujeitas em uma condição periférica e não sujeitas estaticamente periféricas. O conteúdo é um movimento da condição periférica levado, inclusive, pela escala do corpo, por onde caminham, adentram, frequentam, ocupam, etc. Seus corpos residem e levam para toda parte uma condição periférica, qualificam a periferia em sua condição socioespacial. Não se trata apenas de áreas periféricas, mas, de fato, de uma condição significada na relação espaço-temporal das práticas espaciais que constroem suas individualidades e coletividades.

Inferir que elas seriam sujeitas periféricas por residirem em uma área periférica seria incorrer em um engano conceitual e arriscado da proposta trazida por D'Andrea (2020), em que

propõe compreender a sujeita periférica pelo seu conteúdo e entendimento vivido da periferia, não somente pela sua localização. A leitura realizada pelo autor estudado, ao nosso ver, ressalta o processo de periferização da vida urbana enquanto elemento analítico observado a partir das lógicas fragmentárias, que deturpam a centralidade das cidades em detrimento de sua reprodução e processo condicionando a vivência de mulheres e homens para as bordas da cidade.

Assim sendo, compreende-se que o distanciamento com o centro, principal ou tradicional, nas cidades médias da contemporaneidade é um reflexo da deteriorização que tais áreas têm passado por lógicas como as fragmentárias que, desde sua concepção e investigação inicial até os contextos atuais, compreende a questão da periferização em pontos divergentes, seja pela segregação dos mais ricos, seja pela segregação socioespacial dos mais pobres.

Santos (2007, p. 63) em sua crítica sobre a implantação de habitações populares para famílias de baixa renda, destaca: “Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos”. O autor demonstra como a periferia nas cidades é observada a partir de uma perspectiva que visa direcionar as moradias populares para as bordas da cidade, algo que pode ser contextualizado por conta do preço do solo e sua valorização no que se refere ao contexto socioespacial mesmo das áreas periféricas onde vivem as famílias de baixa renda.

O preço do solo permite evidenciarmos a diferenciação socioespacial, com foco nas áreas produzidas por meio de conjuntos habitacionais do PMCMV que estão localizadas nas áreas periféricas de Ribeirão Preto/SP.

Concordamos com Guimarães (2015, p. 110) que traz uma definição sobre a periferia que estamos analisando:

A periferia, em sua forma, é resultado de ação pulverizada de uma variabilidade de agentes privados, que ao agirem dão origem aos chamados loteamentos populares. Estes surgem através das estruturas geradas pelos mecanismos espoliativos urbanos que impulsionam os agentes sociais precariamente incluídos nos circuitos superiores da economia e da política a produzirem seu próprio espaço. O espaço da periferia, assim, é forma e conteúdo, fixos e fluxos, no qual as esferas do vivido e do concebido não se encontram dissociadas, antes se misturam e se interpenetram na realidade cotidiana daqueles que nela vivem. Nessa paisagem a “ausência” é a marca e a inventividade, a norma.

Com isso entende-se que a periferia traz sim formas e conteúdos que devem ser analisados de forma a compreender suas interações e práticas espaciais, que são permeadas de subjetivações e intencionalidades que moldam o espaço construído. Entretanto, é preciso investigar a consolidação da periferização como conteúdo a partir de uma gama de análises e percepções que são fundamentais para compreender como a periferização da vida urbana se consolida no âmbito da reprodução do espaço urbano, compreendendo o processo de formação deste conteúdo.

Além disso compreendemos que a periferia pode ser compreendida no plural, porque o conceito e sua materialidade passam a expressar a diferenciação socioespacial e a reprodução do espaço urbano, no qual se processa e é processado por esta diferenciação no âmbito capitalista que acaba por segmentar e fragmentar conseqüentemente ampliando e aprofundando as desigualdades.

Deste modo, a periferia analisada é a formada mediante a reprodução do espaço urbano e a precificação do solo urbano, fundamentais para entender como a cidade é reproduzida pelos agentes do capital e do Estado, que salientam a questão da diferenciação socioespacial a partir de tais organizações.

Há assim um espraiamento da cidade para as suas bordas em duas situações contraditórias: seja para alocar as famílias de baixa renda mediante programas habitacionais populares que subvertem o direito à cidade em tal condição, já que anula e distancia os acessos, e uma periferização orientada pela segregação de famílias de renda alta e média que possuem o aporte financeiro necessário para isso, ampliando o parcelamento da cidade (MAIA, 2010).

E esse espraiamento para as bordas da cidade acaba por complexificar o deslocamento cotidiano das e dos residentes na cidade média, já que devem possuir veículo próprio, utilizar do transporte coletivo para realizar suas tarefas de trabalho, lazer, consumo ou até mesmo os veículos por aplicativo que têm ganhado uma importância no "ir e vir" da população.

Tal observação amplia também a análise sobre como essas famílias que estão alocadas em áreas periféricas farão para deslocar-se, já que a aquisição de um veículo próprio é uma realidade distante para muitas, principalmente as de baixa renda que não possuem uma situação financeira favorável para obtenção e manutenção de um veículo.

Santos (2007, p. 63) faz um tensionamento importante com relação a esta mobilidade de pessoas que residem nas áreas periféricas e são de origem mais pobre:

Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso, o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica dando voltas em tomo de si mesmo, sem encontrar uma saída que seja interessante para a população

A mobilidade surge como elemento analítico crítico dessa periferação da vida urbana oriunda do parcelamento do solo orientado pelas lógicas fragmentárias responsáveis pela reprodução do espaço urbano das cidades.

Compreende-se que esta, a partir de tais orientações, torna-se um direito negado para as famílias que residem nas áreas periféricas e não possuem condições financeiras para obter um carro ou moto, sendo dependentes do transporte coletivo.

Este, conforme já apontado, torna-se um item de extrema necessidade para o "ir e vir" dentre as muitas atividades cotidianas de cidadinas e cidadãos, algo que se subverte mediante uma lógica que não compreende a necessidade de pensar uma infraestrutura urbana que atenda a população periférica mais pobre para que possa ter seus acessos garantidos.

Com isso, a mobilidade se compromete e se insere em uma contextualização analítica que possibilita entender a vivência da população mediante ela, vide sua relevância para o apropriar-se da cidade de forma a ter seu direito garantido, conforme já analisado.

Assim sendo, a periferação da vida urbana é uma construção que demanda uma análise espaço-temporal para compreender suas formas e conteúdos, sendo a primeira observada a partir da estruturação da reprodução do espaço urbano a partir das lógicas do capital e a segunda analisada a partir da consciência e entendimento de sujeito ou sujeita periférica, algo que D'Andrea (2020) já expôs.

A forma periférica nos explica e dá um aporte para compreender como a lógica fragmentária está permeada na dinamização do espaço urbano e como tem interferido nas práticas espaciais das e dos residentes nas cidades média, já que reforça uma análise que compreende o espaço urbano pela ampliação para a periferia, sendo objeto analítico de elemento controversos, conforme já indicamos.

A questão da mobilidade surge como instrumento analítico para entender a parcela de um todo referente às lógicas fragmentárias e a periferização da vida urbana, algo que pode ser identificado mediante contextos observacionais para entender esta a partir da mobilidade.

É fundamental se apropriar de procedimentos metodológicos que possam identificar e compreender como as dinâmicas de deslocamento na cidade média e nos espaços periferizados ocorrem, entendendo a relevância deste para observar a urbanização contemporânea na lógica fragmentária.

Mas para isso é preciso que antes seja realizada um entendimento sobre que população periférica é esta analisada e como suas práticas espaciais podem conduzir as análises aqui elencadas para entender a vida urbana a partir das anteriormente indicadas.

Portanto se aproximar de quais vozes iremos nos atentar sobre esta questão da periferização da vida urbana enquanto elemento analítico para entender a cidade média inserida no contexto das lógicas fragmentárias é uma alternativa possível quando queremos dialogar sobre os contextos aqui analisados.

1.4 – QUEM SÃO, ONDE VIVEM, QUAIS HISTÓRIAS TRAZEM E O QUE FAZEM AS MULHERES EM CONDIÇÃO PERIFÉRICA?

Compreender as realidades de homens e mulheres residentes nas áreas periféricas das cidades médias brasileiras possui muito mais do que somente analisar os contextos referentes às dinâmicas urbanas. É preciso também trazer ao debate as personalidades e vivências de cada uma delas e deles quando estamos analisando e falando sobre a questão social que abrange a dinâmica do habitar em áreas periféricas.

Para isso, nossa intenção é apresentar características de cada uma das pesquisadas que tivemos a oportunidade de conhecer em nossas atividades de campo. Esta ideia ocorreu quando percebemos, mediante os diálogos, as histórias e pensamentos que agregam qualidade às nossas análises, principalmente quando verificamos que cada uma delas possuíam personalidades que continham importância e significado para a nossa proposta de pesquisa.

A não participação masculina em nossa pesquisa prejudica que as análises compreendam também a realidade dos homens no contexto periférico, algo que seria um agregador analítico de valorosa importância. Entretanto, a negativa dos que tentamos contato, viabilizou que observássemos tais dinâmicas e interações somente pelo viés feminino, o que traz uma necessidade de reflexão ainda mais apurada.

A ideia é também entender que as atividades de pesquisa se destinam a melhorar o cotidiano das participantes, ou seja, ao não conhecermos as realidades e até mesmo as histórias de cada uma delas corremos o risco de perder o conteúdo mais importante da atividade de estudo da Geografia: entender o espaço para contribuir da melhor forma, principalmente no campo social.

Deste modo, apresentaremos um pouco de cada uma a partir do que as mesmas relataram de si. Evitaremos, por uma questão ética, trazer nomes, localização ou qualquer informação, já que a garantia de sigilo foi uma das condicionantes principais com relação à realização das atividades de percursos urbanos acompanhados.

Destarte, é preciso pontuar com relação à questão do gênero e da mobilidade cotidiana enquanto elementos imbricados e que desvelam uma realidade socioespacial que suscita uma análise atenta, com vias de aprofundar a reflexão de qual espaço urbano tem sido apropriado por homens e mulheres no contexto da lógica fragmentária.

Villagrán (2017, p. 130) faz um alerta importante sobre apenas observar os deslocamentos cotidiano das mulheres:

En esta línea, los desplazamientos son fundamentales pero insuficientes para entender la movilidad cotidiana; por un lado, hay una tendencia a considerar los patrones de desplazamiento como movimientos abstractos que se integran en la dinámica urbana, pero no articulados al curso de la vida cotidiana, por otro lado, porque invisibilizan a los sujetos que viven la ciudad.

Deve-se então observar que a mobilidade cotidiana das mulheres possui elementos para além do deslocamento, e que devem ser observados e analisados nas pesquisas relacionadas a elas, evitando o risco de anular os conteúdos existentes nestes trajetos, pautando-se somente na questão da forma e no como é feito.

Indicamos que, conforme já trazido em Lefebvre (1991) homens e mulheres possuem uma dinâmica diária diferente tanto na questão do trabalho como em sua socioespacialidade. A forma como elas e eles se apropriam das realidades intraurbanas para poder experienciar as cidades são díspares e demandam análises sobre como o gênero está inserido na questão do apropriar-se da cidade e poder vivenciá-la.

Villagrán (2017) ainda pontua que homens e mulheres possuem deslocamentos diferentes e que elas vivenciam a cidade de forma muito mais parcelada que os homens já que fatores como idade, nível socioeconômico e condição familiar incidem diretamente no modo

como as mulheres se deslocam pelo espaço urbano, sendo que possuem particularidades e especificidades que transmitem concepções e ideários que devem ser ponderados.

Observa-se que as mulheres possuem suas limitações de deslocamento iniciadas pela questão do corpo, já que a intensa exposição e a sensação de insegurança, principalmente a partir da visão masculina, condiciona que os trajetos realizados por elas sejam maiores, demorados e custosos comparado ao dos homens.

Isso advém da sensação de não estar segura em um ambiente como o transporte coletivo, que pouco oferece a elas a real condição de tranquilidade para o deslocamento urbano, tanto por sua segurança de corpo como pela sensação de estar em constante conflito e atenção na expectativa de prevenir ataques ou assédios.

O mesmo é válido na questão do transporte por aplicativo que sim, viabiliza e muito o deslocamento feminino, mas tensiona no sentido de o condutor ser homem e possibilitar uma insegurança durante o trajeto, sendo este mais longo ou não.

Olmedo (2016) ao analisar o deslocamento de mulheres na Zona Metropolitana da Cidade do México apontava as inseguranças existentes nos deslocamentos de cidadinas residentes nas áreas periféricas, seja pelo tempo dispendido no trajeto, pelas condições infraestruturais ou pela questão do medo enquanto elemento de insegurança no transporte coletivo.

E o fator gênero e mobilidade, a partir destas observações, ganham novos prismas analíticos que necessitam ser salientados quando dialogamos com a realidade de cidadinas residentes em áreas periféricas de uma cidade média por entender que ambas estão alinhadas e desvelam reflexões e observações de suma importância para o entendimento do "ir e vir" na lógica fragmentária.

É preciso considerar que as vivências dessas mulheres com relação a sua mobilidade cotidiana possuem elementos e situações que precisam ser evidenciadas e dialogadas de forma a expor que tais vivências e andanças urbanas carregam uma carga emocional e de experiência fundamental para as análises sobre o deslocar da mulher pela cidade.

Sentoma e Zanon (2023) pontuam que a mobilidade das mulheres no âmbito urbano é algo condicionado desde o processo de formação do espaço urbano de uma cidade, ou seja, elas não têm seus deslocamentos levados em consideração quando pensada a forma de transitar no urbano, desde um transporte coletivo que não possui espaços seguros para que as mulheres se desloquem ou até mesmo os aplicativos de transporte que ganharam um protagonismo na

sociedade contemporânea, mas ainda possuem uma quantidade muito ínfima de mulheres como motoristas, o que pode passar uma sensação de segurança ainda mais para as cidadãs que os utilizam.

Pelo exposto, o imaginário referente ao deslocamento de mulheres pelo espaço urbano é afetado por sensações de insegurança, tanto física quanto emocional, por uma carga horária dispendida para poder dar conta de um trajeto que seja ao menos apazível e por muitas vezes mais longo, fora outros fatores como o distanciamento de políticas públicas que visibilizem as mulheres no que se refere ao seu trajeto cotidiano, seja pelo transporte coletivo ou particular (CANALES e QUIROZ, 2021).

O debate sobre a questão do gênero e a mobilidade das mulheres carece de uma amplitude ainda mais vasta para que possamos pontuar formas e contextos que busquem mitigar as debilidades existentes nesta possibilidade de andar pela cidade que elas necessitam, tanto como sobrevivência ou até mesmo contexto político.

Mesmo que surja alternativas sociais como o incentivo ao uso de bicicletas, ônibus e vagões de trens e metrô somente para mulheres, dentre outras, tais perspectivas ainda carecem de um aprofundamento maior com relação a que garantia estes apontados trariam para a segurança total feminina, entendendo que é preciso modificar as estruturas mentais para antes pensar nas infraestruturais, visando a garantia de uma mobilidade de gênero totalizante (HANSON, 2010)

Assim sendo, nossos apontamentos buscam salientar a importância que as participantes de nossa pesquisa possuem para o desenvolvimento de nossas atividades que, conforme já explicitamos, não foram escolhidas de forma abrupta, mas sim por possibilitarem contribuir com uma temática de suma importância para o cotidiano de cada uma delas.

Traremos um pouco do contexto histórico social de cada uma delas visando demonstrar a importância de compreender as vivências e as realidades destas mulheres em condição periférica para o desenvolvimento da pesquisa e também como forma de apresentá-las antes de analisar seus percursos urbanos cotidianos, visando entendê-las para além dos seus deslocamentos:

- **Luzia:** Foi um dos primeiros contatos que conseguimos por intermédio de buscas realizadas por meio de redes sociais. Tem 45 anos e é oriunda da cidade de Rio Claro/SP indicou ter residido em outras cidades do Brasil assim como fora do país, como forma de se autodescobrir enquanto pessoa e pela oportunidade de fazer amizades, algo que

valoriza em suas relações sociais. Reside em Ribeirão Preto/SP desde 2000 e já morou em pelo menos 3 bairros, um pertencente a área Central, que não soube especificar o nome e os demais próximos ao seu local de moradia atual, sendo um deles o Jardim Planalto Verde. Antes de encontrá-la tivemos êxito ao dialogarmos com um senhor residente no conjunto habitacional Jardim Wilson Toni, na qual ele foi direto ao indicá-la como representante para as atividades de nossa pesquisa, onde um dos motivos de sua indicação seria sua atuação enquanto vice-presidente da associação de moradores do conjunto habitacional mencionado. Ao trocarmos mensagens para combinarmos nossas atividades Luzia se mostrou sempre muito solícita e interessada em contribuir com nossas tarefas de campo. Reside no conjunto habitacional mencionado desde a inauguração dele e destacou que logo no início da sua morada no local já vislumbrava a necessidade de se ambientar com algumas questões relacionadas as melhorias em locais como escolas, postos de saúde e transporte. Ao questionarmos os motivos de tais reivindicações ela foi bem direta ao dizer que não suportava injustiças sociais com a qual convivia e se sentia no dever de algo menos fazer algo para mitigar a situação. Ao observarmos suas opiniões percebemos que muitos de seus posicionamentos são oriundos de uma luta pessoal com relação a sua orientação sexual. Ela não deixou explícito em momento algum de nosso percurso urbano ou de nossas conversar tal ponto, mas percebemos que tal assunto a sensibilizava e, em um dado momento, sua companheira se apresentou de forma tímida e desconfiada. Entendemos tal atitude como um mecanismo de defesa, já que a temática da sexualidade poderia causar certo constrangimento de ambas as partes sendo este um tema delicado de ser abordado e não o foco em específico de nossa pesquisa, mesmo que seu debate seja extremamente relevante e necessário. Ao detectarmos que tal assunto lhe causava desconforto evitamos mencioná-lo ou insistir em tal questão, até porque nossa pesquisa trabalha sim com algumas questões que possam envolver o gênero, como dialogamos anteriormente, mas não é foco nem pauta qual orientação sexual é a predominante, na qual só seria abordada a questão se preciso fosse e se Luzia desse abertura para tal, onde tentaríamos dialogar de forma a não parecermos invasivos, mas como isto não ocorreu evitamos nos aprofundar no assunto. No decorrer de nossa conversa fomos descobrindo outras questões, como o fato dela residir no local estudado ocorreu por conta de sua inscrição para ser contemplada com um apartamento na qual o processo de aquisição ocorreu de

forma rápida e tranquila. Para isso, Luzia atribui uma “ajuda” de uma ex-prefeita de Ribeirão Preto/SP da qual alega ter relações de proximidade até hoje e de confiança, já que sempre se mostrou defensora da mesma citando por diversos momentos melhorias e contribuições no bairro que, segundo ela, foram organizadas e por esta ex-prefeita. Com relação às suas atividades de trabalho ao ser questionada se pretendia mudar de ofício, já que atuava como diarista, foi pontual ao dizer “não”, já que se sentia bem acolhida pela família que trabalhava e contou com a ajuda deles em muitos momentos, como quando sua companheira ficou desempregada e recebeu uma oportunidade para trabalhar junto dela. Ao questionarmos sobre qual o seu ofício antes do atual relatou que era mototaxista, da qual não gostava, mas tinha garantido um sustento no fim do mês. Destacou que conhece Ribeirão Preto/SP por conta deste ofício realizado, mas que mudou de profissão por conta dos excessos no trânsito e por um acidente ocorrido ao utilizar o transporte coletivo da cidade, algo que ela tinha aversão e críticas extremamente duras sobre. Relatou ter sofrido muitos casos de discriminação com relação a sua condição social, mas que aprendeu a lidar com isso da melhor forma possível, na qual atrela a este tipo de situação sua determinação em querer o melhor para seu o local de moradia, que considera precário. Em uma segunda atividade de campo realizada em Ribeirão Preto/SP Luzia se disponibilizou em contribuir para observação do entorno do conjunto habitacional analisado e aproveitou para apresentar a Avenida D. Pedro I, que havia se especializado com a presença de redes de *fast food*, pequenos *malls*, além de redes de farmácia e postos de gasolina, algo que ela indicou ser importante para o desenvolvimento do conjunto habitacional, tanto no âmbito de empregos como oportunidades de moradia ou outras infraestruturas que fossem relevantes para o local. No final, ao agradecermos pela sua participação em nossa atividade de campo, ela deixou aberta a possibilidade de mais contribuições e nos desejou sorte para as demais tarefas de campo. Percebemos que ela possuía muitas outras informações com relação a sua dinâmica cotidiana, mas evitou falar por achar que haveria algum constrangimento, nosso ou dela. Mesmo assim, verificamos que a participação de Luzia foi muito positiva e sua abertura ao diálogo, mesmo em assuntos delicados, não comprometeu nossa realização do campo e conseguimos ter sucesso nas atividades realizadas. Ao final entregamos um documento (vide anexo) contendo nossas

informações caso ela quisesse entrar em contato. Destacamos que este foi entregue para todas as participantes.

- **Maria:** O contato estabelecido com Maria ocorreu por intermédio de uma colega que reside em Ribeirão Preto/SP. Ao estabelecermos o primeiro diálogo para combinarmos nossas atividades de campo a mesma se mostrou solícita, mas também perguntou para qual motivo seria a realização da atividade de percurso. Excetuando Luzia, todas as demais questionavam a pesquisa e qual seria o intuito dela, além de perguntarem da importância da participação delas em uma atividade denominada de percurso urbano, que se fundamenta em poder acompanhá-las em um dia de seu cotidiano e compreender este a partir das diretrizes que já expusemos anteriormente. Em todas as respostas fomos taxativos na necessidade de compreender como uma cidade média como Ribeirão Preto/SP influenciava suas dinâmicas diárias, de forma com que elas captassem a significância que teriam em contribuir com nossas reflexões a partir da realidade observada por nós. Ressaltamos também que nossa pouca habilidade docente, estimulada por conta de nossas atividades enquanto professor substituto na Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP) – Câmpus Presidente Prudente/SP foram essenciais para que pudéssemos contornar algumas situações durante o campo, como a falta de interesse em alguns momentos das participantes, o vazio de algumas respostas ou até mesmo a negação em contribuir com algumas questões. Após toda uma explicação de qual a função da atividade de campo e a importância que Maria teria como participante combinamos todas as etapas do percurso urbano, assim como marcamos o horário de encontro com ela. Fomos alertados que seu horário de saída para o trabalho era muito cedo, cerca de 05h10, e deveríamos estar no local de sua residência com certo tempo de folga para não a atrasar. Nos comprometemos a estar no local de acordo com o combinado, evitando atrasos que poderiam culminar em problemáticas para a atividade de campo e seu posterior desenvolvimento. Aliás, com todas as participantes de nosso trabalho de campo buscamos sempre ressaltar que as atividades do percurso urbano não poderiam interferir no cotidiano de suas ações, o que poderia comprometer o desenvolvimento de nossa pesquisa e não suscitar nos dados e perspectivas outrora traçados. Ao nos encontrarmos ela se apresentou e relatou que a havíamos encontrado em momento um oportuno, já

que estava voltando às suas atividades de trabalho após ter ficado 6 meses afastada por um problema médico, desenvolvido em seu local de trabalho na qual atua como auxiliar de serviços gerais em um hospital privado de Ribeirão Preto/SP. Destacou que na sua idade, 47 anos, não é possível a realização de serviços braçais muito pesados, o que não ocorre no âmbito do seu local de trabalho já que além do peso carregado, os horários de serviço são muito ruins para sua dinâmica do dia, já que entra às 08h00 e sai às 12h00. Enquanto esperávamos o transporte coletivo para deslocarmos para o seu local de trabalho, Maria relatou como era sua rotina e suas dificuldades, principalmente financeiras; contou que precisava de ajuda de algumas colegas de trabalho, principalmente com as principais contas de sua casa como água, luz e telefone e as coisas haviam ficado mais difíceis após o falecimento de seu ex-marido. Ela contou que a renda de sua residência era composta por seu salário, uma pensão dele e algumas ajudas de colegas do trabalho. Entretanto, relatou que no início do ano seu ex-companheiro faleceu após uma cirurgia do coração e os filhos do segundo casamento dele suspenderam toda a ajuda financeira repassada para ela. Além disso, seu filho mais velho que residia com o pai desde os 6 anos de idade, foi expulso de onde morava e orientado a buscar sua ajuda, complexificando ainda mais o seu orçamento que já era bem apertado entre ela e sua filha de 8 anos. Destacou seu constrangimento por não poder ofertar para seus filhos uma qualidade de vida adequada e a cada pedido de dinheiro para o lazer deles, era uma dor e constrangimento muito grande que sentia, principalmente por conta de sua situação pouco confortável. Ressaltou a ajuda de seu sobrinho que, segundo ela, sem ele dificilmente conseguiria pagar as contas em alguns dos meses do ano e teve o suporte do mesmo quando ficou 6 meses afastada sem receber salário. Quando perguntamos que seria ele e o que exercia de profissão ela indicou que cuidou dele quando pequeno e que hoje, já casado e com filhos, possui uma relação afetuosa e de respeito, o que contribui para que ele possa ajudá-la. Ao questionarmos o motivo de não receber salário, sendo este um direito mesmo afastada de suas atividades laborais, ela destacou que foi um acordo feito com a empresa terceirizada que presta serviço para o hospital privado em que trabalha, denotando uma das problemáticas da reforma trabalhista ocorrida no país nos últimos anos. No decorrer do percurso urbano realizado com Maria ela foi relatando suas principais dificuldades com relação à possibilidade de deslocar-se em Ribeirão Preto/SP, sendo a maior parte desse deslocamento de transporte

coletivo. Em um dos seus relatos ela destacou que, anteriormente, residia em um local muito mais distante que o de sua atual residência um conjunto habitacional conhecido como Cristo Redentor e que em um dos dias de trabalho caminhou cerca de 10 km para poder chegar até o hospital, algo que nos causou espanto por conta dos perigos, da distância e das condições existentes para tal atividade. Ao questionarmos sobre os motivos para isto ela pontuou que o medo de se atrasar e de perder seu emprego eram os mais preocupantes. Este percurso com ela possibilitou que pudéssemos observar as dificuldades em realizar seu deslocamento para o trabalho em um transporte coletivo seja pela sua lotação, tarifa alta, horários ou condições do veículo. Ao final do percurso urbano ela nos agradeceu pela oportunidade e também ressaltou que se dispunha a continuar contribuindo, além de demonstrar interesse com relação aos resultados futuros de nossa pesquisa. Apontamos que, assim que concluíssemos, a procuraríamos para repassar os principais pontos coletados e que sua ajuda foi de grande valia para a realização de nossa pesquisa. Conseguimos observar que, mesmo com as dificuldades relatadas por ela, sua preocupação com seu trabalho e com a criação de seus filhos era o principal ponto em que ela se apegava para continuar trabalhando, mesmo com sua condição física prejudicada e que sua limitação a outras partes de Ribeirão Preto/SP estava condicionada por sua limitação econômica, algo que a incomodava.

- **Isabela:** O contato com Isabela foi obtido mediante a aproximação que tivemos com uma agente bem informada que conhecemos em Ribeirão Preto/SP. Por não sermos desta cidade média, os contatos para a realização das atividades de campo ficaram condicionadas mediante a ajuda de colegas e amigos que residiam na cidade. Mesmo com estes estabelecidos, a rede de sociabilidades que poderiam ser significativas com relação a realização dos percursos se encerrou de forma rápida, principalmente por nos focarmos em moradoras e moradores de conjuntos habitacionais do PMCMV. Assim sendo, tivemos que traçar outras alternativas para a realização dos demais percursos urbanos estipulados para a realização em campo. Decidimos, por iniciativa própria, caminhar pelos conjuntos habitacionais elencados para a pesquisa de forma a conseguirmos contatos para a realização dos demais percursos. Como havíamos realizado um percurso recente com Maria e estávamos no Residencial Lessa Mantovani nos direcionamos para os conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1 próximos deste.

Em uma das visitas nos conjuntos, conhecemos uma agente bem informada que, após apresentarmos nossa pesquisa demonstrou interesse em ajudar e realizou algumas ligações na qual conseguimos o contato com Isabela, que de prontidão aceitou participar da atividade. Após a combinação com relação aos horários, fomos novamente alertados com relação a possíveis atrasos, mas procuramos nos organizar da melhor possível para não acontecer algo deste tipo. Com tudo combinado, ao chegarmos em seu local de moradia para a realização do percurso urbano iniciamos uma aproximação com relação a conversarmos um pouco da dinâmica cotidiana que ela enfrentava. *A priori* se mostrou bastante desconfiada da ideia de nossa pesquisa e até mesmo questionava a necessidade de realizar tal atividade de campo. Indiquei que todas as atividades realizadas eram componentes de um projeto maior, que visava questionar a infraestrutura urbana de Ribeirão Preto/SP; ao apontarmos nesta direção ela já se posicionou enquanto cidadã e disse ser atuante com relação a reclamações ao transporte coletivo, ainda mais por ser usuária frequente. Durante o trajeto de ônibus não era possível conversarmos, por conta da lotação excessiva do veículo e tivemos que nos concentrar em poder nos apoiar para sofrer uma queda, por conta do horário em que boa parte das pessoas eram trabalhadoras, trabalhadores e estudantes indo para os seus locais de trabalho e de estudo, na qual havia uma certa celeridade com relação ao cumprimento dos horários, culminando em um veículo com sua lotação máxima e com poucas ofertas de segurança no trajeto. Ao fazermos uma parada no ponto central do transporte coletivo conseguimos estabelecer um diálogo para conhecê-la e coletar algum dado ou informação que ajudasse na realização de nossa pesquisa de campo. Ela tem 43 anos e mora no Residencial Tapajós há pelo menos 5 anos e a casa foi adquirida por sua mãe, contemplada em um projeto da prefeitura de desfavelamento, que direcionou alguns apartamentos para pessoas que residiam em favelas de Ribeirão Preto/SP. Apontou que morou com sua mãe e seu ex-marido em uma das favelas da cidade, mas não indicou qual, apenas ressaltando que residia na mesma com sua mãe. Destacou que, depois de uns meses, sua mãe não se adaptou ao local e preferiu voltar para onde morava, na qual ela e seu marido à época decidiram residir no conjunto habitacional. No começo ela salientou que o local era muito apazível de morar, já que todas e todos se conheciam e que não tinham problemas com brigas ou discussões, algo indicado por ela que passou a acontecer com mais frequência após a vinda de algumas famílias que mudaram para o

Residencial Tapajós, oriundas de áreas mais pobres e que não possuíam trabalho, somente assistência governamental. Tal discurso nos impactou, principalmente por ela destacar que evita que seus filhos menores de idade interajam com outras crianças, principalmente as com mudança recente, por considerar que elas podem apresentar algum risco, mesmo que ela não os conheça e nem suas famílias para apontar tal informação. Ao perguntarmos os motivos de tal aversão apontou que, além de uma parte da população não ter emprego, muitos se envolvem em pequenos delitos e comercialização de entorpecentes, fora que acompanha o noticiário da cidade e destacou a intensidade das informações referente ao aumento de crimes em sua área de moradia, algo que apontou não ter ocorrido no começo de sua residência no local. Além do mais, destacou sua aversão a esta situação de violência e que não é algo recente e sim oriunda de seu ex-marido já ter sido preso no período de gravidez e a falta de apoio e de uma proximidade dele foi crucial na sua separação e no distanciamento com relação aos filhos, na qual Isabela indicou proibi-lo de visitar as crianças, exigindo dele somente a pensão alimentícia. Sobre esta, a mesma relatou que pouco serve para o custeio da casa e até mesmo já reclamou com seu ex-marido e com a justiça, não tendo resposta alguma. Com relação às parcelas do apartamento, ela disse estar inadimplente há um bom tempo, mas que isso não causava preocupação já que não perderia sua moradia por estar no nome de sua mãe e não dela. Destacou não concordar com a dívida, mas prefere direcionar seu salário em sua alimentação e de seus filhos e até comparou com outras situações que conhece no próprio conjunto habitacional, sempre indicando não ser a única que está em uma situação financeira complexa. Seu trabalho como auxiliar de serviços gerais, segundo ela, não supre as principais demandas econômicas de sua casa, mas é algo que para ela não causa muita preocupação, já que sempre procura racionar alguns itens para manter as contas de casa em dia. Na ida e na volta do percurso urbano ela se manteve bem aberta e disposta a contribuir, inclusive em outras atividades que fossem necessárias, mas sempre perguntando se algum dado seria apresentado em nosso trabalho, algo que garantimos não acontecer. Ao final agradecemos sua participação e colaboração assim como entraríamos em contato caso fosse necessário, algo que a mesma garantiu estar disposta em contribuir, caso preciso fosse.

- **Priscila:** O contato com Priscila também foi realizado por intermédio da agente bem informada que contribuiu com a realização do percurso urbano realizado com Isabela. A participação de Priscila aconteceu de forma imprevista por conta de uma problemática ocorrida com a até então pessoa que nos ajudaria no percurso urbano. Ao ligarmos para a agente e passarmos o ocorrido, ela conseguiu outro contato que pudesse ajudar, o que depois seria o percurso urbano realizado com Priscila. Esta proximidade entre ambas é oriunda de seus filhos terem um relacionamento e a filha da Priscila estar grávida, assunto este que ela evita tocar por transparecer um certo incômodo com a situação, já que foi a agente bem informada a responsável pelo seu emprego atual, vide a proximidade delas antes o fato ocorrido com sua filha. Ao passarmos os detalhes das atividades de campo ela se mostrou bastante disposta e solícita dizendo que concordava em participar sem problema algum. Inclusive, teceu alguns comentários positivos com relação a estarmos desenvolvendo nossa pesquisa, algo que nos deixou contente e curioso, pois as demais participantes, mesmo com o apoio apresentado não destinaram elogios à função de pesquisador, algo que ela fez de forma agradável. Ao questionarmos o motivo de tamanha admiração ela destacou que atuava como auxiliar de serviços gerais na Faculdade de Odontologia da Universidade de São Paulo (FOUSP) e via a dedicação de alunas e alunos na construção e elaboração de atividades acadêmicas e por isso passou a admirar a participação de estudantes universitários. Também destacou a relação positiva que tinha com algumas das alunas e dos alunos, sempre tendo ajuda com presentes e etc. o que amenizava sua atividade laboral e as aproximava de forma amistosa. Com esta abertura, passamos todas as informações e dados que fossem necessários com relação a atividade a ser realizada, algo que ela consentiu de forma espontânea sem demonstrar nenhuma preocupação ou aversão em poder ajudar e contribuir. Ao conversarmos sobre sua dinâmica cotidiana foi retratando um pouco de sua vida e como chegou em seu local de residência. Disse que tem 42 anos e residia no Residencial Rio Negro desde a entrega deste em 2017 junto com seu marido, já falecido. Com relação a isto, Priscila salientou como a situação financeira da casa ficou mais difícil após o falecimento de seu esposo sendo ele, naquele momento, o único que trabalhava e mantinha a casa. Entretanto, salientou que o falecimento dele também trouxe muitas problemáticas com relação a sua situação de moradia, já que descobriu atrasos das parcelas da casa por conta de ele não ter efetuado o pagamento delas, sendo

a dívida em um valor bem alto e que aumentava constantemente. O falecimento de seu esposo foi um divisor de águas para sua família, na qual ela teve que procurar emprego, seu filho teve que arranjar algum meio de ganhar dinheiro, mesmo sendo menor de idade e sua filha na época não conseguia ajudar por ser muito jovem. Percebemos que ela, durante o percurso urbano realizado, se mostrava muito aberta às questões e não se furtava a expor outras situações particulares, algo que não procurávamos abordar, mas que fazia sem problema algum. Tal abertura foi extremamente importante para que pudessemos estabelecer uma relação de confiança com Priscila, o que foi positivo para o desenvolvimento de nossas atividades e representou uma oportunidade de coletar os dados de forma tranquila. Ao chegarmos no seu local de trabalho, fomos informados de seu retorno para casa que ocorria no período da noite, especificamente no último horário de circulação do transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP, às 22h00. Ao perguntarmos se não haveria problema em acompanhá-la naquele horário disse que não e que estava acostumada a chegar tarde em casa. No retorno da realização do percurso urbano, conforme o horário combinado, continuamos conversando sobre sua vida e seu cotidiano em Ribeirão Preto/SP, na qual se mostrava bastante disposta a conversar, principalmente após o seu dia de trabalho que era bem exaustivo. Seu ânimo era por conta de estar entrando em férias, a primeira desde que começou no seu local de trabalho e que pensava apenas em aproveitar para descansar em casa. Perguntada sobre o que faria para aproveitar este momento de descanso, disse que ficaria em casa e preferia assim, já que depois que seu marido faleceu, não tinha mais disposição para sair e fazer alguma atividade de lazer que não fosse em sua casa, além de ter que cuidar de sua filha grávida e das tarefas de casa. Ao final nos despedimos agradecendo por toda a ajuda dada na realização de nossa atividade de campo, na qual ela agradeceu a oportunidade e destacou se manter disposta a continuar ajudando e nos desejou sorte no término das atividades.

Essas passagens buscam evidenciar que cada uma delas possui suas histórias e suas vivências. Conhecer e compreender cada uma delas contribui para a realização da atividade de percurso urbano acompanhado, dando mais veracidade e estrutura com relação às reflexões realizadas, assim como contribuem para conhecer a dinâmica urbana por quem vivencia esta.

Ouvir as demandas pessoais delas nos permitiu não só que pudéssemos nos aproximar das realidades de cada uma, mas também obter a confiança na realização da atividade proposta e que dependia da participação efetiva de todas.

A partir disso, foi possível observar como a questão do gênero está presente no cotidiano de todas e se relaciona com as realidades de cada uma delas, trazendo imbricamentos que devem ser pontuados e merecem uma análise que compreenda a importância do andar na cidade para todas as participantes.

Com isso, a condição periférica das participantes, em sua forma, demonstra às dificuldades em ser mulher em uma cidade média que possui em sua reprodução do espaço urbano a lógica fragmentária como elemento analítico, algo que complexifica a condição socioespacial urbana delas.

Além disso, estas histórias e trajetórias permitiram que a atividades dos percursos urbanos acompanhados também ganhasse a importância de compreender o cotidiano das cidadinas não só pelo seu deslocamento habitual, mas também observar toda a construção presente na necessidade de estarem inseridas nessa dinâmica do mover-se cotidianamente.

A condição periférica de todas salienta o já trazido com relação a dificuldade que as famílias de baixa renda possuem em deslocar-se pela cidade, principalmente se necessitarem de transporte coletivo para tal, que se apresenta precarizado e com uma utilização problemática.

A obtenção de um veículo particular é algo custoso e não é acessível para essas famílias, algo que é reproduzido pelo encarecimento da vida urbana na lógica fragmentária, vide as contextualizações realizadas anteriormente, que demonstram como a reprodução do espaço urbano tem sido vilipendiado no contexto contemporâneo urbano.

Esta realidade culmina em uma mobilidade cotidiana deturpada e que necessita ser observada a partir de elementos críticos que dialoguem sobre as dificuldades aqui trazidas, que são representativas de uma ambiência urbana extremamente difícil.

Pelo exposto, é preciso utilizar alguns instrumentos que facilitem a compreensão dos indícios apontados a partir de uma visão reescalar sobre os fatos aqui desenvolvidos. Para isso, utilizaremos da mobilidade e suas faces e interfaces para dialogarmos sobre a cidade média na lógica fragmentária, demonstrando como esta tem afetado o cotidiano da sociedade cidadina.

***CAPITULO 2 - MOBILIDADE E AS LÓGICAS
FRAGMENTÁRIAS: TRANSIÇÕES***

2.1 – PENSANDO A/NA(S) MOBILIDADE(S)

Muito se discute sobre a dinamização urbana que as cidades têm experienciado a partir das reestruturações que as conduz, conforme Sposito (2007) já debateu. Tal reflexão se baseia na necessidade de observar os motivos norteadores de tais pensamentos, principalmente em momentos em que a expansão intra e interurbana interfere no cotidiano de cidadinas e cidadãos.

Tal situação pode ser evidenciada a partir dos deslocamentos realizados pela população urbana quando esta é diretamente afetada pela expansão anteriormente indicada, na qual o aumento significativo de veículos transitando nas vias urbanas corresponde a um maior tempo gasto para ir de um ponto a outro.

Essa expansão territorial urbana, ideia que adotaremos para refletir sobre as cidades, é um fator observado a partir não só da questão econômica da população, mas também pelo ponto social. Vasconcellos (2001, p. 115) ao analisar sobre as motivações que conduzem a mobilidade nas cidades destaca: “Primeiro, a mobilidade aumenta com a renda. Segundo, ela varia muito em função das características econômicas e sociais das pessoas”.

Diante de tal análise é preciso refletir sobre essa expansão territorial urbana na qual as cidades brasileiras, principalmente as médias, têm experienciado nos últimos anos. Nosso ponto de partida se inicia com a profusão de políticas públicas, principalmente as do início dos anos 2010 que estimularam vários setores, principalmente o habitacional, mas na qual a mobilidade não foi pensada ampliando uma situação existente há muito tempo e potencializada por essas políticas.

É possível apontar que o deslocar-se pelas cidades médias contemporâneas não corresponde mais somente ao ato de “ir e vir” previsto na Constituição Brasileira de 1988¹⁰. A mobilidade torna-se algo até mesmo político no que se refere a poder atingir locais mediante os acessos disponíveis, algo amplificado quando não se possui a capacidade de garantir um veículo particular fazendo uso do transporte coletivo.

Cresswell (2009, p. 25) ao debater a questão da mobilidade mediante as estruturas que a condicionam faz uma reflexão interessante sobre ela ser um ato político:

¹⁰ O “direito de ir e vir” é previsto no artigo 5º inciso XV da Constituição Federal Brasileira de 1988. Sua essência prevê o livre trânsito pelo território nacional, o que suscita na garantia de deslocamento. Ao relacionarmos com a mobilidade cotidiana nas cidades médias brasileira, nossa proposta é indicar se tal direito é plenamente garantido a partir dos inúmeros obstáculos criados para o andar nas cidades, algo que debateremos por todo o trabalho, por isso, o uso de aspas para se referir ao ir e vir é uma força de contrapor que este seja realmente um direito para todas e todos.

A mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e prática. Cada um desses elementos da mobilidade é, em meu entender, político. Mobilidade é também um movimento social. Combina o movimento (de pessoas, coisas e ideias) com os significados e narrativas que os circundam. Permite igualmente reconhecer o facto de as mobilidades serem produzidas dentro dos sistemas sociais que, por sua vez, ajudam a configurar. As mobilidades não podem ser compreendidas sem reconhecermos que existam em inter-relação e em relação com várias formas de fixidez.

A mobilidade deve ser observada e refletida mediante os acessos possíveis que a sociedade cidadina pode realizar, compreendendo as necessidades que circundam esse “ir e vir”, com motivações e intenções diversas que devem ser levadas em conta quando se pretende ofertar meios de locomoção para atingir a necessidade da mobilidade cotidiana, por exemplo.

Deste modo, pensar a mobilidade é refletir sobre como tal situação foi construída daquele jeito, ou seja, é analisar todo o processo histórico que a estabeleceu juntando situações de apontamentos de forma crítica, realizando uma análise espaço-temporal que conduza as reflexões para possíveis soluções ou mitigações da problemática existente (AUGÉ, 2010).

E a análise da mobilidade não deve ser restrita somente às condições de deslocamento ou das estruturas oferecidas para que os veículos possam circular. Olmedo (2016, p. 141) faz uma reflexão interessante sobre este ponto:

Este tipo de análisis ayudan a entender mejor las limitaciones que se deben enfrentar las personas en la práctica cotidiana sin solo limitarla al uso del transporte público que si bien es un elemento importante en el estudio de la movilidad, no debe ser, como lo hemos planteado, el único. La dificultad al accesibilidad puede deberse no solo a un transporte público deficiente sino también a condiciones sociales y económicas y culturales. Pongamos por ejemplo la movilidad de una mujer indígena milpaltense de edad avanzada con el uso del español limitado recursos económicos escasos y una mujer milpaltense joven con auto propio

Compreender a mobilidade somente pela infraestrutura ofertada para o livre trânsito de veículos é muito superficial, já que capta apenas os aspectos políticos e desconsideram os socioespaciais e os econômicos. Logo, é importante também entender a mobilidade não somente como estrutura de trajeto, mas da possibilidade em entender também a questão particular da cidadina e cidadão, agentes na quais suas dinâmicas cotidianas são afetadas pelas transformações urbanas.

Diante disso, é preciso observar e refletir como se estabeleceu aquela condição de mobilidade daquela cidadina ou daquele cidadão perante a estrutura urbana estabelecida pelos agentes públicos. É possível realizar uma série de análises a partir da visão política que

concebeu aquela estrutura, assim como refletir analiticamente sobre as informações e procurar entender como tal modelo dinamiza ou interfere no cotidiano das cidadinas e dos cidadãos.

Para isso é preciso ter o entendimento das múltiplas compreensões existentes com relação a mobilidade, evidenciando suas especificidades e categorizando cada uma delas visando o entendimento adequado e estruturado do conceito que melhor nos auxilia nesta compreensão

Assim sendo é preciso fazer uma conceituação e organização das definições que abrangem a mobilidade. Para isso nos valeremos do organograma 1 para sintetizar nossas ideias:

Organograma 1 – Tipologias de mobilidade



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)

Cada uma das tipologias de mobilidade apresentadas significa que o ato de “ir e vir” está estabelecido a partir de uma infinidade de condicionantes que são fundamentais para o entendimento de qual mobilidade devemos falar para refletir sobre a condição socioespacial da população urbana.

O organograma 1 tenta exemplificar como a mobilidade, sendo uma temática central, desdobra-se para múltiplas definições que estão pautadas nas interações e condicionantes

socioespaciais que estabelecem uma nova forma de entender e observar a mobilidade, distanciando-se de uma conceituação que homogeneíza o conceito, algo que compreendemos desmerecer o propósito contributivo que esta possui para ajudar a entender o direito ao acesso que a sociedade cidadina possui.

Seguindo tal apontamento observa-se que a mobilidade pode ser esmiuçada a partir de várias organizações conceituais, conforme Arbucias (2003) intenta e Carvalho (2017) recupera para trabalhar com a questão da mobilidade residencial. Assim sendo ao analisar cada uma dessas apresentadas podemos nos organizar conceitualmente da seguinte forma:

- **Mobilidade cotidiana** seria aquela realizada no dia a dia seja para trabalho, lazer, consumo e etc. É a que realizamos todos os dias para as mais variadas atividades, sendo esta a melhor representatividade no que tange a compreensão do “ir e vir” da sociedade cidadina;
- **Mobilidade não cotidiana** é aquela atrelada às distâncias mais longas e ligadas a atividades de trabalho ou de lazer, não realizadas com frequência. Geralmente é aquela pensada para uma atividade que não é recorrente e surge de imediato, seja umas férias não planejadas ou uma atividade de trabalho que não está prevista em uma agenda.
- **Migrações permanentes** são aquelas relacionadas a mudanças definitivas de moradia, distantes do ponto de origem. São as mobilidades definitivas relacionadas a vivência, em que além do deslocar-se, há uma carga emocional de pertencimento atrelada a necessidade de mover-se, por isso traz a ideia de uma mobilidade única, porém duradoura e necessária.
- **Migrações temporais** são as relacionadas a tempos específicos, mas por tempos mais longos relacionado a atividades laborais como períodos de estudos, trabalhos com tempo determinado entre outras atividades que demandam um longo tempo de fixação, porém possuem prazo específico de atividade
- **Mobilidade residencial intra-urbana** é aquela de residência em um mesmo espaço urbano, oriunda de alguma mudança de instalação originária de alguma necessidade, como por exemplo, mudança de bairros devido a contemplação de habitação popular advinda de programas públicos como o PMCMV.
- **Mobilidade urbana** aquela relacionada ao deslocamento intra e interurbano sendo possível relacionar a uma quantidade de pessoas ou até mesmo de veículos não

limitando-se a compreender a cidadina ou cidadão em sua escala única, mas sim um conjunto.

Logo a mobilidade por si só apresenta e demanda percepções e reflexões significativas com relação às suas múltiplas definições, principalmente quando se visa compreender a dinâmica urbana de cidadinas e cidadãos. Apropriar-se de uma das definições apresentadas no organograma 1 é buscar refletir sobre o direcionamento que queremos dar com relação a mobilidade apreendida.

Para além, pontuamos que as lógicas fragmentárias oportunizam pensarmos em mobilidades que se desdobram a partir da mobilidade cotidiana, dando um entendimento maior relacionado não somente ao entendimento de um "ir e vir" somente pelo deslocamento, mas principalmente, pelo conteúdo e forma adquiridos a partir deste, o que nos suscita indicar outras possibilidades de mobilidades.

Portanto a escolha de uma definição de mobilidade visa apresentar as perspectivas de indicativo para esta na lógica fragmentária em uma necessária observação para além de suas tipologias, visando entender os desdobramentos possíveis que podem ser teorizados.

Indicamos a opção por utilizar do conceito de mobilidade cotidiana como forma de análise das nossas intervenções, visando captar a essência desta para a compreensão de suas transições a partir das lógicas fragmentárias.

2.2 - PELO DIREITO DE IR E VIR: A MOBILIDADE COTIDIANA A PARTIR DAS LÓGICAS FRAGMENTÁRIAS

A mobilidade cotidiana se configura como uma atividade essencial para o "ir e vir" de cidadinas e cidadãos nas cidades de todo o mundo. Conforme indicamos anteriormente, nos apoiamos na ideia de deslocar-se como ato político frente às inúmeras barreiras existentes com relação à possibilidade de se locomover.

Com a dinamização espacial urbana das cidades, principalmente as cidades médias, é importante identificarmos e apontarmos novas realidades que estão presentes nas dinâmicas urbanas revelando novas compreensões e reflexões sobre as cidades atuais.

É importante indicarmos essas novas realidades observadas com construções advindas de um processo de estudo longínquo, onde muitas pesquisadoras e pesquisadores têm se debruçado para explicar e compreender como essas novas interações, originadas de processos

como o da fragmentação socioespacial, podem explicar as dinâmicas urbanas das cidades contemporâneas.

Quando analisamos a mobilidade cotidiana a partir da lógica fragmentária queremos trazer ao debate a necessidade de reflexão sobre um processo que tem moldado metrópoles e cidades médias, afetando diretamente a vivência da sociedade citadina da última mencionada.

Nossa preocupação vem de uma perspectiva adquirida no decorrer de nossas análises iniciais e que necessitam de uma contextualização para o entendimento de como a lógica fragmentária está permeada no cotidiano de todas e todos e interfere na forma e no conteúdo de um ato simples, que é o de deslocar-se pela cidade.

Para tal, nos valeremos do entendimento mais aprofundado relacionado a mobilidade cotidiana para compreender como esta pode ser devidamente apropriada para nossas considerações iniciais.

Concordamos com Legroux (2021, p. 3) quando ele conceitua qual mobilidade estamos falando quando queremos analisá-la a partir do processo citado:

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 a mobilidade urbana e os deslocamentos pendulares, busca destacar que esses são realizados por cidadinas e cidadãos não somente para deslocar-se na cidade, mas também para exercer suas atividades de trabalho, demandando a análise a partir de como a mobilidade possui uma significância dentro de um contexto fragmentário.

Para isso é possível fazermos análises baseadas em muitas frentes de observação. Partindo da infraestrutura relacionada ao deslocamento dos veículos nas vias é preciso que elas estejam adequadas, assim como o transporte coletivo seja satisfatório com relação a qualidade e conforto no trajeto. As fotos 1, 2 e 3 demonstram visualmente que tais objetivos não são alcançados quando se oferta um transporte coletivo para as e os residentes de Ribeirão Preto/SP principalmente quando comparados com outras áreas da mesma cidade.

Foto 1 – Via urbana da zona norte de Ribeirão Preto/SP (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

A foto 1 representa uma via urbana localizada na zona norte de Ribeirão Preto/SP que está bem deteriorada por conta do fluxo de veículos que circula na região, seja dos próprios moradores da localidade, de outras pessoas ou do transporte coletivo que circula pela área relacionado a constância do fluxo que difere da manutenção regular que deveria haver.

Em contraposição, quando observamos as vias da zona sul observa-se que são largas, arborizadas e recapeadas, possibilitando um trânsito de fácil escoamento, sem comprometer o veículo e um uso com qualidade das vias, conforme podemos observar na foto 2:

Foto 2 – Via urbana da zona sul de Ribeirão Preto/SP



Fonte: FERNANDES, Jefferson Santos (2022).

Ao compararmos o equipamento urbano visto na zona sul de Ribeirão Preto/SP com o observado na zona norte as diferenças são evidentes. Enquanto em uma área a via urbana mostra deterioração com relação ao intenso fluxo que deve receber, outra possui uma infraestrutura plenamente adequada para a circulação veicular, inclusive com boa estrutura de deslocamento a pé.

Quando se fala da qualidade do transporte coletivo ofertado, é possível identificar que em Ribeirão Preto/SP a lotação destes é um dos pontos mais observado, significando um uso frequente que a população faz de tal modal veicular. A foto 3 busca evidenciar tal assertiva:

Foto 3 – Fila para utilizar o transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

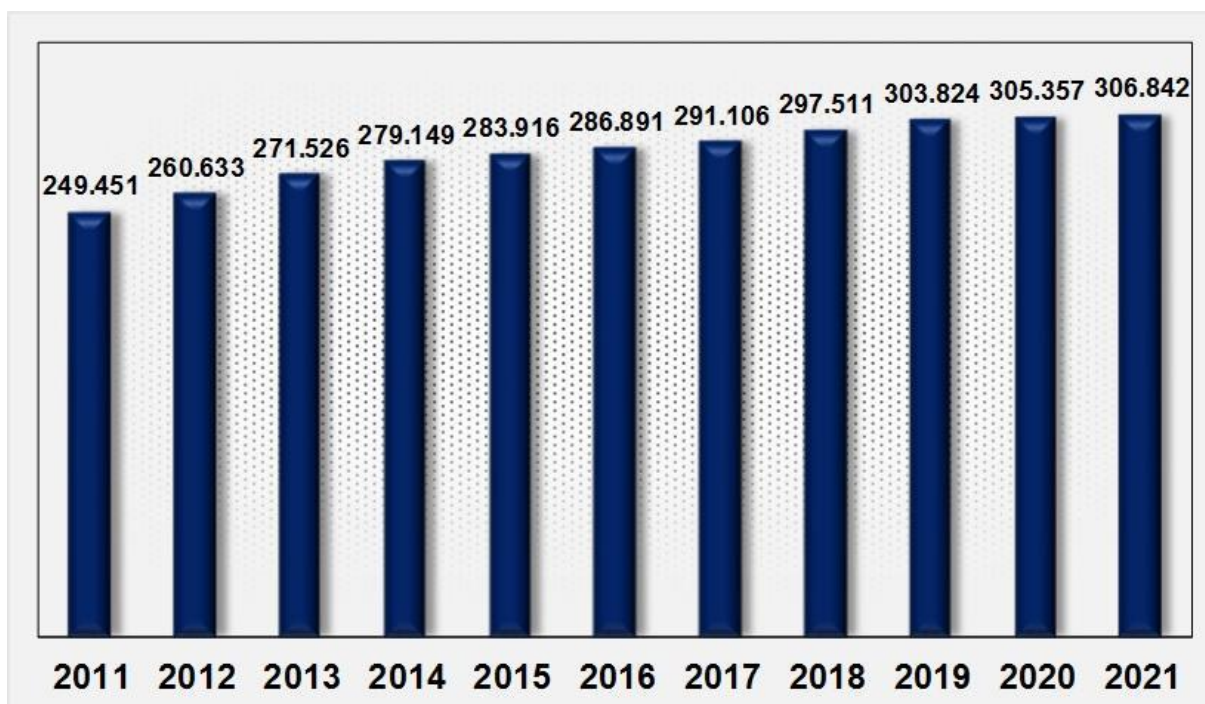
A lotação com relação ao transporte coletivo é representativa do uso que a população faz do mesmo, sendo necessária uma infraestrutura que se adeque as demandas apresentadas com relação ao deslocamento deste modal, amplamente utilizado por homens e mulheres diariamente, seja para trabalho, consumo ou lazer.

Legroux (2021) destaca que, quando houve um investimento no modelo rodoviário no nível nacional em que carros, caminhões e ônibus tiveram um incentivo fiscal para sua produção houve uma grande crise no que se refere a espaço de deslocamento acessível e disponível para o transitar, gerando uma situação caótica para a infraestrutura urbana viária.

Ainda segundo o autor, houve por parte do poder público a ideia de alargar ou construir mais vias para dar conta do crescimento no número de veículos nas vias urbanas das cidades, principalmente nas cidades médias, que se dinamizavam com os investimentos oriundos de empresas que buscavam nestas valores mais atrativos para a instalação de indústrias, conforme Santos e Silveira (2001) destacam.

Foi preciso que mais vias urbanas fossem construídas e alargadas para que comportassem o aumento de veículos transitando por elas. Tal situação possibilitou o aumento de veículos circulando conforme indicamos no gráfico 1 que mostra a quantidade de veículos particulares que ganharam as vias urbanas de Ribeirão Preto nos últimos 10 anos:

Gráfico 1 – Quantidade de veículos particulares (carros) em Ribeirão Preto/SP (2011 – 2021)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

Informações: IBGE - CIDADES (2022).

É possível observar um aumento significativo de carros particulares circulando pelas vias urbanas de Ribeirão Preto/SP com um aumento exponencial. Tal situação reforça a ideia de que possuir um veículo particular é mais vantajoso nessas cidades, ou seja, a mobilidade cotidiana da população é comprometida por conta desse aumento, em que há um investimento maior na construção de vias urbanas assim como em sua manutenção.

Se comparado com a frota de ônibus destinados ao transporte coletivo intra urbano, onde em Ribeirão Preto/SP é de 352 veículos disponíveis de acordo com a Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (TRANSERP, 2018) no seu documento referente a mobilidade urbana¹¹, é possível denotar que a opção pelo veículo particular também é estabelecida por conta desta pequena frota disponível, pelo tempo despendido para realizar suas atividades cotidianas e pelas condições dos veículos, representando uma preocupação ou insatisfação no que se refere a qualidade do serviço prestado.

Tal aumento da frota veicular nessas cidades médias pode ser um indicativo de que a lógica fragmentária influencia de certa forma o mesmo, conforme Legroux (2021, p. 6) destaca:

Com relação à fragmentação socioespacial, este modelo corresponde à exaltação de uma solução individual (o carro ou a motocicleta) para enfrentar as distâncias, ou a inexistência ou ineficiência do transporte público. Ou seja, este modelo reforça a redefinição do par público-privado a favor deste último, tanto pelas práticas que pelo consumo de parcelas gigantescas de potenciais espaços públicos. Concretamente, esta crise da mobilidade caracteriza-se por um aumento dos tempos de deslocamentos (com engarrafamentos quilométricos nas grandes cidades), da poluição e da precariedade em termos de conforto e da insustentabilidade dos custos do transporte.

Deste modo, a lógica fragmentária interfere nas dinâmicas de cidadinas e cidadãos a partir do momento de sua inserção na estrutura da cidade, modificando atitudes e ações baseadas no reforço do individual em detrimento do público, na sensação de insegurança propagada pela mídia e pela necessidade de se distanciar do “outro”, conforme já analisado inicialmente.

Tal situação chega até as dinâmicas urbanas alteradas e modificadas a partir da lógica indicada que se reflete, dentre muitas interações, na mobilidade cotidiana da população afetada pela falta de organização com relação à mobilidade e de um sistema adequado de deslocamento.

¹¹ O documento mais recente com relação a frota de ônibus disponíveis para trânsito é do ano de 2018. O Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto/SP de 2022 ainda está em tramitação no legislativo da cidade, conforme é indicado nesta reportagem: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/JW34/noticiaWebDetalhe.xhtml?id=5865> Acesso em 22 de junho de 2022.

Assim sendo, a fragmentação socioespacial enquanto processo ativo está inserida em muitas dimensões da vida urbana, seja na necessidade de se distanciar, pautada principalmente na insegurança ou pelo simples deslocar-se pela cidade. O reforço da necessidade do particular, em uma sociedade baseada no individual, é um dos elementos que contribuem para ampliar essa problemática da mobilidade cotidiana, apresentada como uma demanda social e um ato político.

Para além do exposto, indicamos que a mobilidade cotidiana se tensiona e revela outras possibilidades analíticas referente a mobilidade, ou seja, a lógica fragmentária subverte o conteúdo existente na mobilidade cotidiana, possibilitando teorizar sobre outras mobilidades possíveis.

2.3 – MOBILIDADES EM TRANSIÇÃO: SOCIOESPACIAL E A INEXPOSTA

Ao pontuarmos sobre a mobilidade cotidiana como principal elemento afetado pela lógica fragmentária compreendemos que a sociedade citadina é diretamente influenciada por essas indicadas e observa-se que há uma complexidade existente no que se refere ao deslocar-se pela cidade média.

Indicamos, pelos nossos apontamentos anteriores, que a mobilidade cotidiana se desdobra em outras que consideramos fundamentais para compreender como o “ir e vir” que dialogamos e está permeado de outras construções e reflexões que possibilitam o refletir sobre a aqui por nós analisada.

Tal consideração advém dos apontamentos trazidos por Cresswell (2011) que estrutura uma ideia de mobilidade para além do seu ato, mas sim pelo conteúdo que este representa para nossa vivência, em que o autor valoriza a necessidade de entendimento do mover-se para além do ato em si.

Nos apoiamos também em Augé (2010) em que ele se desdobra em entender a mobilidade pelo seu elemento fundamental de existência, indicando que o movimento de andar é anterior ao veículo, logo precisa ser valorizado pela capacidade que tem de não se limitar a um movimento estático.

Diante de tais apontamentos, indicamos que a mobilidade cotidiana perante seu conteúdo e sua forma desvela uma pluralidade de reflexões que são fundamentais para que possamos observar seu uso na lógica fragmentária.

Assim sendo, observamos que a mobilidade cotidiana na lógica mencionada necessita ser observada para além do seu conteúdo e forma, mas principalmente, pelo contexto socioespacial e sua complexidade que pode ser revelada.

É o que Bastazini (2023, p. 51) busca estabelecer ao trazer a conceituação de mobilidade socioespacial. O autor destaca o seguinte:

Com a individualização dos sujeitos perceberemos que essas dimensões articulam-se a partir dos seus movimentos no tempo e no espaço. Dessa forma, essas dimensões darão contornos à sua experiência urbana, ao mesmo tempo em que por ela é forjada. A mobilidade socioespacial compreendida dessa maneira, representa um tipo de capital que distingue e aponta as diferenças entre os sujeitos no espaço urbano a partir do movimento, articulando os deslocamentos e a forma como eles ocorrem como causa e consequência de uma estratificação econômica gerada, dentre outros fatores, pela apropriação desigual da riqueza, projetada no espaço urbano e na vida cotidiana.

Para o autor a mobilidade socioespacial é um conjunto de interações socioespaciais que articulam o mover-se pela cidade, condicionado pelo fator financeiro em que os trajetos realizados pelos cidadãos estão pautados em sua condição econômica.

A partir disso, compreende-se que a mobilidade socioespacial é diretamente atrelada ao indivíduo pelo dinheiro, mas também pela forma como ele se relaciona socioespacialmente com aquela condição. Bastazini (2023) traz uma reflexão de que esta por ele apontada seria uma análise escalar ainda mais centrada nos cidadãos, ou seja, particulariza ainda mais a questão da mobilidade cotidiana.

Ao relacionar a questão do capital com o movimento o autor salienta o anteriormente trazido por nós com relação a oferta do modal para a população que pode pagar por ele, ou seja, a condição financeira desta possibilita que ela seja condicionada a um uso do transporte coletivo a partir da perspectiva de quem possui o recurso e a estrutura de controle veicular coletivo.

Diante disso, apontamos aqui que a mobilidade socioespacial está contida de forma mais amplificada nos deslocamentos da sociedade cidadina, estando identificada em uma análise reescalar que permite observar a influência do capital nestes precarizando o “ir e vir” pela cidade média.

A partir disso teorizamos no sentido de apontar o desdobramento de uma outra tipologia de mobilidade que é representativa no processo da negação do mover-se pela cidade, que mediante a influência do capital possui a lógica fragmentária como elemento relacional diretamente atrelado.

Obviamente há a influência do sistema capitalista que resulta na fragmentação socioespacial que direciona olhares contestadores para a situação vigente, que permite que façamos reflexões sobre a questão da mobilidade que é o que propomos, na perspectiva de que há uma linha reflexiva que possibilita observarmos e pensarmos no “ir e vir” na contemporaneidade.

Apoiamos-nos também no entendimento de que, se a mobilidade cotidiana é afetada pela forma estrutural que é construída e elaborada a partir da infraestrutura viária que é ofertada na lógica fragmentária, conforme Legroux (2021) já sinalizava, podemos entender que a mobilidade cotidiana também é condicionada tanto pelos produtores capitalistas do espaço como pelo processo fragmentário que está permeado nas relações intraurbanas.

Deste modo, a mobilidade cotidiana é condicionada pela dimensão financeira, conforme Bastazini (2023) aponta, mas também está alocada no entendimento de que a opção pelo mover-se de forma livre, algo previsto na Constituição Federal Brasileira (CF), é inexistente já que o deslocar-se é condicionado não só pelo capital, como pelas lógicas fragmentárias.

Por esta perspectiva, convencionamos denominar tal mobilidade como inexistente¹² por compreender que o “ir e vir” está sendo cerceado enquanto direito para a sociedade cidadina. Mesmo que ela possa ter acesso ao transporte coletivo, só pode realizar o trajeto que for determinado e, um percurso para além deste, deve ser feito por veículo próprio o que amplia a questão do uso do veículo e sua disputa com o cidadão no espaço urbano.

Assim sendo, a mobilidade inexistente dialoga com a ideia de que as cidadinas e os cidadãos estão tendo seus direitos de movimentar-se pela cidade excluídos pela lógica fragmentária, mesmo que elas e eles se desloquem estes são realizados para finalidades específicas, como para o trabalho, conforme veremos.

No caso de atividades de lazer, ela aparece como aquela que está limitada a poucos espaços que são viáveis em acessos realizados pelos transportes coletivos, ou seja, condicionada por quem controla o modal de transporte para a sociedade cidadina e por quem possui a

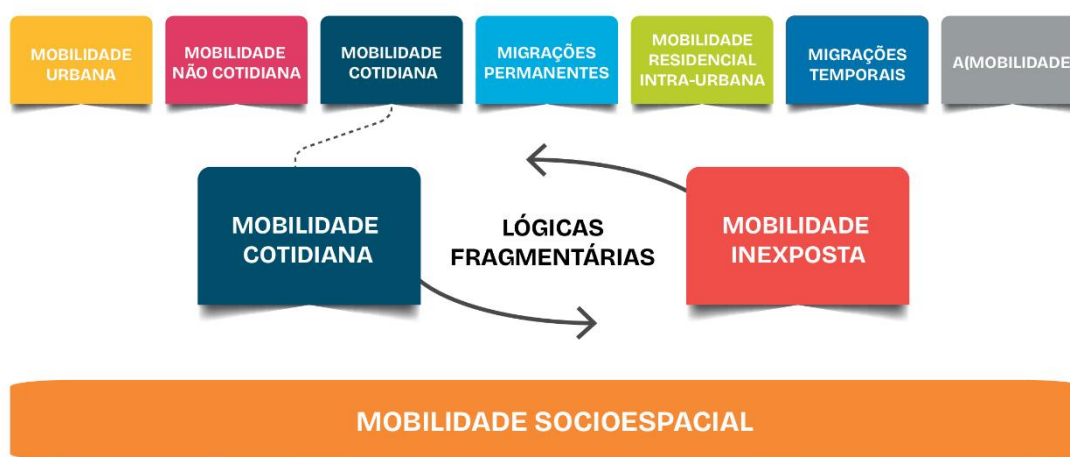
¹² Inexistente é uma palavra que vem do latim *inexpositus* e é formado pelo prefixo *in* (que indica negação) e a palavra *expositus* (estar em exposição). Possui como significado “aquele que não tem direitos, não está exposto, que é privado” de acordo com o dicionário InFormal: <https://www.dicionarioinformal.com.br/sinonimos/sem+direito/>. Pode ser utilizado para adjetivar algo ou alguém que está sendo privado de algo.

capacidade de explorar um determinado espaço de lazer, condicionando para quem possa utilizar este.

Isto se direciona com a relação do sistema capitalista, exemplificados por seus detentores, que possui uma contextualização direcionada para com a questão da mobilidade que aqui analisamos e propomos, trazendo novas possibilidades analíticas que podem ser ampliadas e darão mais embasamento para nossas reflexões.

Assim sendo, podemos sintetizar nossos apontamentos de acordo com o organograma 2 apresentado:

Organograma 2 – Tipologias de mobilidade e a lógica fragmentária



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)

Dentre as tipologias existentes com relação a dimensão mobilidade é possível analisarmos a cotidiana e como ela se modifica perante as lógicas fragmentárias que estão diretamente relacionadas com a compreensão da cidade contemporânea.

A partir disso, teoriza-se sobre a mobilidade inexposta que se desvela ao estar negada para a sociedade que necessita “ir e vir”. Denota-se, que para o labor, esta é fundamental e deve estar sempre disposta mediante o que se tem de disponibilidade para isso, ou seja, o ônibus, carro ou moto que será utilizado para.

A mobilidade socioespacial está permeada nas relações estabelecidas pelas demais tipologias de mobilidades não só pela questão do capital, mas também por trazer, em âmbito reescalar, a sociedade cidadina para o centro da análise sobre o movimentar-se considerando a

sua socioespacialidade, fundamental para compreender cada uma das mobilidades apresentadas.

Quando analisamos a mobilidade cotidiana a partir das lógicas fragmentarias intentamos compreender que ela está sendo um direito negado para a sociedade cidadina, a partir do condicionamento do deslocamento, seja pelo transporte coletivo ou até mesmo espaços que não estão destinados à esta, principalmente os públicos, vide a deterioração que eles têm experienciado por conta da ampliação de espaço privados, conforme Bender e Góes (2023) dialogam.

Assim sendo, a mobilidade ganha outras formas e conteúdos que devem ser analisados a partir da perspectiva do capital e da influência das lógicas fragmentárias, que condicionam o "ir e vir" e a vida cotidiana de cidadinas e cidadãos, tornando o andar na cidade complexo, difuso e contraditório.

*CAPITULO 3 – RIBEIRÃO PRETO/SP: DA VILA DE
SÃO SEBASTIÃO DO RIBEIRÃO PRETO À CIDADE
MÉDIA PELA LÓGICA FRAGMENTÁRIA
(1850 – 2023)*

3.1 – A VILA DE SÃO SEBASTIÃO DO RIBEIRÃO PRETO (1850 – 1960)

Para entender com um processo ocorre na produção do espaço urbano de uma cidade é preciso compreender como a formação histórica dela ocorreu, buscando investigar como processos por nós apontados impactam diretamente na estruturação urbana delas, sejam médias ou não.

Deste modo conhecer a história de Ribeirão Preto/SP é uma forma que temos de entender como ela se estabeleceu na rede urbana brasileira e apresenta interações que possibilitam compreendê-la a partir de outras análises e processos de forma a investigar, no espaço-tempo, como se configurou na cidade média vista atualmente.

A formação de Ribeirão Preto/SP seguiu alguns processos de ocupação do espaço urbano dos anos de 1850 pautados, principalmente, na devoção religiosa de alguns posseiros. Tal cultura estabelecida nesta indicada como forma de ocupação (dado o primeiro nome da cidade ter sido Vila de São Sebastião de Ribeirão Preto) mascarava a real intenção, que era de se apossar de terrenos vizinhos seguindo uma concepção eclesiástica, fato fundamental para erguer uma monopolização capitalista da terra a partir da apropriação territorial (ZAMBONI, 2018).

Posterior a este, a formação urbana da cidade de Ribeirão Preto/SP seguiu um padrão muito conhecido nas cidades do interior do Estado de São Paulo: por conta da produção do café e do dinamismo que esta cultura teve para a cidade e sua região, em que houve um crescimento populacional significativo por conta da oferta de empregos nas lavouras.

A imersão na produção de café ocorreu por volta do ano de 1889 já que as outras atividades como a pecuária, agricultura de subsistência e o artesanato de couro eram a fonte de renda das famílias desde o ano de 1850, mas não possuíam uma importância econômica para Ribeirão Preto/SP e os investimentos para a construção de complexo cafeeiro ganhavam destaque por conta da valorização da cultura cafeeira a nível nacional e internacional (PEREIRA, 2018).

Com isso, é possível apontar o reconhecimento e o estabelecimento de uma estrutura de produção agrícola que demandaria uma reorganização da infraestrutura urbana da cidade à época. Tal situação era necessária por conta dos atrativos que seria ter uma organização voltada à produção do café e de como ela seria importante para ofertar empregos e serviços para Ribeirão Preto/SP e seu entorno.

Como reflexo de tal expansão é importante destacar que a população de Ribeirão Preto/SP em 1874 era de pouco mais de 5.000 habitantes e saltou em 1886 para 10.420 pessoas principalmente por conta da produção do café e a possibilidade de emprego que este ofertava. No ano de 1890 a população já era de 12.000 habitantes sendo 80% concentrado em atividades voltadas à produção cafeeira, que era a principal atividade econômica da cidade naquele momento e que captava boa parte da população, seja escravos alforriados ou imigrantes recentemente chegados ao Brasil (MARCONDES, 2007).

A figura 1 retrata alguns trabalhadores nas lavouras de café localizadas em Ribeirão Preto/SP:

Figura 1 – Trabalhadores na colheita de café da Fazenda Guatapará em Ribeirão Preto/SP (1903)



Fonte: GAENSLY (1903).

No início dos anos 1900 a produção de café em Ribeirão Preto/SP possuía investimentos amplos com relação a distribuição deste produto, por conta da construção de ferrovias que

chegavam até o porto de Santos/SP, reforçando a dinâmica interurbana que vinha sendo construída.

Entretanto, a quebra da Bolsa de Nova York em 1929 foi fundamental para a perda do valor comercial do café e também para a falência de muitos cafeicultores e fazendeiros, mesmo com a atuação do governo federal em mitigar a problemática econômica mediante a redução do investimento no setor cafeeiro e se direcionando para outras culturas, como milho e algodão.

Deste modo, deu-se a necessidade de substituir a cultura do café por outras que permitissem a reprodução capitalista a partir da produção agrícola, onde ocorreu a necessidade de implantar culturas como as apontadas, de forma a estimular a produção e fazer com que a crise de 1929 não impactasse ainda mais a produção agrícola em Ribeirão Preto/SP (ZAMBONI, 2018).

Assim, nos anos de 1930, 1940 e 1950 Ribeirão Preto/SP teve fatos históricos que representam os efeitos de sua reestruturação econômica pós crise de 1929: aumento populacional relativo, onde em 1950 já contava com cerca de 92.160 habitantes; a instalação de uma estrutura bancária em 1930; o surgimento de indústrias agrícola e energéticas, como na produção de etanol e a instalação de escolas e universidades, como o *câmpus* da Universidade de São Paulo (USP).

Em 1940 destaca-se a primeira proposta de Plano Diretor, compreendendo que o dinamismo econômico era acompanhado pelo urbano, seja pela profusão de elementos comerciais e de serviços ou pela necessidade de uma organização frente a profusão urbana daquele período.

Melazzo *et al* (2021, p. 81) destacam que:

Assim, em 1945, surge uma primeira proposta de Plano Diretor elaborada pelo engenheiro e urbanista José de Oliveira Reis. Seu objetivo era a reestruturação da cidade baseada em um novo zoneamento definido por um complexo sistema viário - composto de vias perimetrais, radiais e transversais - assim como pela criação de parques de fundo de vale para promoção de espaços de lazer e saneamento de áreas alagadiças, o que permitiria, segundo as diretrizes do projeto, reduzir os então já detectados problemas ocasionados pelo padrão de ocupação norte-sul. Contudo, apesar do empenho na formulação do Plano, a proposta de Oliveira Reis gerou um grande conflito político-partidário, em especial entre vereadores, proprietários e promotores imobiliários, sendo a mesma obstruída pelo legislativo, ao longo dos anos que se seguiram.

Estes investimentos foram importantes para que nos anos 1960 e 1970 a cidade recebesse incentivos oriundos do Programa Nacional do Alcool (PROÁLCOOL) quando

conteve as sucessivas crises produzidas do aumento dos preços dos barris de petróleo. Com isso houve a expansão das lavouras de cana de açúcar e a modernização de seus campos de produção canavieira, suscitando a dispensa de muitas trabalhadoras e muitos trabalhadores.

Ribeirão Preto/SP ganhava visibilidade nacional pelas experiências positivas com relação a contenção de crises, enquanto a produção do seu espaço urbano era potencializada. Logo, não demorou muito para que houvesse a implantação de conjuntos habitacionais e condomínios horizontais fechados que se dinamizaram na malha urbana desta cidade.

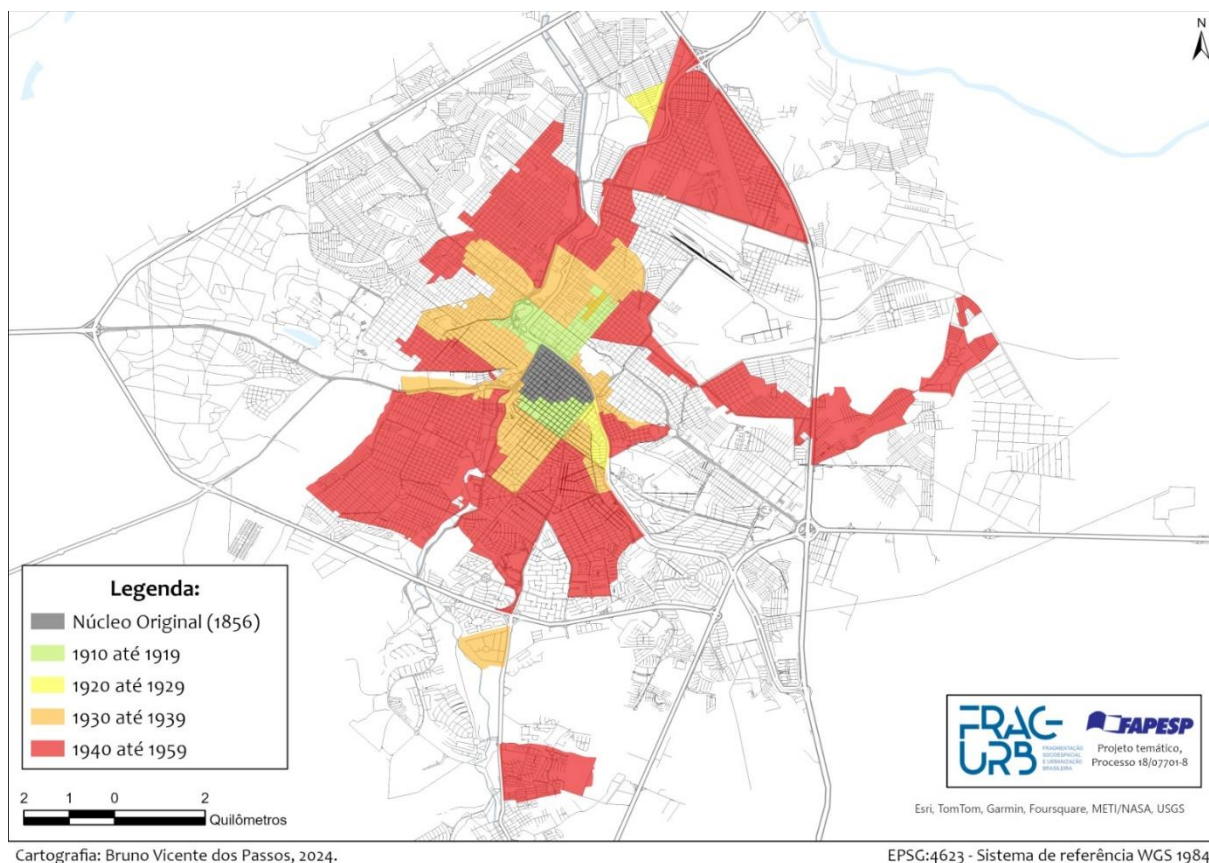
Melazzo *et al* (2021, p. 82) apontam um fato significativo para a estruturação urbana da cidade Ribeirão Preto/SP com a criação da Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto/SP (COHAB – RP). Os autores destacam o seguinte:

Os anos 1960 foram fundamentais na estruturação da cidade, também em função da criação da Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (Cohab-RP), voltada para a execução da política nacional de habitação, o que contribuiu eminentemente para a expansão horizontal da cidade, assim como para a ratificação das desigualdades e diferenças socioespaciais entre a zona norte e a zona sul do município, como será visto adiante.

A implantação da COHAB - RP dinamizou a produção do espaço urbano de Ribeirão Preto/SP ocupando os lotes disponíveis, principalmente por famílias que haviam sido dispensadas das lavouras de cana de açúcar, por causa da modernização agrícola. Sua atuação foi significativa com relação à produção habitacional já que foram entregues, no período de 1973 até 1996, cerca de 25.980 habitações sociais localizadas nas zonas norte, leste e oeste (SANTOS, 2017).

O mapa 1 busca apresentar o processo de expansão urbana da cidade de Ribeirão Preto/SP desde seu núcleo central até a presença de uma política pública como a da COHAB – RP:

Mapa 1 – Expansão urbana de Ribeirão Preto/SP (1850 – 1960)



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2024)

Elaborado por PASSOS, Bruno Vicente dos (2024).

O mapa 1 demonstra como o processo de expansão urbana da cidade de Ribeirão Preto/SP se estabeleceu ao redor do seu núcleo principal até os anos de 1940, onde a partir deste até 1960 se fundamentou na zona sul da cidade e com grande concentração sentido à zona norte.

É fundamental observarmos que muitas das transformações intraurbanas ocorridas na formação de Ribeirão Preto/SP foram significativas para o seu estabelecimento na malha urbana brasileira e no entendimento do que ocorreria durante as próximas décadas, principalmente com relação a reprodução do seu espaço urbano.

Destaca-se, nos anos de 1960, a implantação dos primeiros conjuntos habitacionais públicos destinados à famílias de baixa renda, algo que já delineava a necessidade de alocar o grande contingente populacional que estava presente em Ribeirão Preto/SP até aquele momento, resultado da modernização agrícola e a dispensa da de trabalhadoras e trabalhadores das lavouras, conforme já explicitado.

3.2 – A “CALIFÓRNIA BRASILEIRA” (1970 – 2000)

A partir dos anos de 1970 Ribeirão Preto/SP começa a ganhar contornos com relação a sua estruturação de uma cidade que ganharia um protagonismo no Estado de São Paulo principalmente com a dinamização de setores como o econômico, o populacional, o de comércio e o de serviços.

Após as políticas do PROÁLCOOL outras culturas agrícolas ganharam destaque como a laranja, a soja, o milho, o tomate, o limão, o arroz e o café, este último recuperando sua importância econômica. Tal dinamismo da produção agrícola trouxe para a cidade um protagonismo nacional, sendo uma referência no que se refere ao setor agrícola, reconhecida como um centro de oferta de empregos e denominada como a “Califórnia Brasileira” (PIRES, 2004).

Esse termo foi dado pela mídia nacional como forma de classificá-la como um exemplo de sucesso, já que havia superado uma sucessão de crises e conseguido se estabelecer economicamente, sendo um modelo para as demais cidades do país com relação a se organizarem frente às sucessivas crises econômicas, características dos governos militares da época.

Além disso, Ribeirão Preto/SP se estabeleceu como uma cidade produtora de insumos, de instrumentos mecânicos para o campo, de mão de obra especializada no setor e oferta de material de qualidade intelectual, tornando a cidade exportadora de material mecânico ou humano (ZAMBONI, 2018).

Nos anos de 1980 Ribeirão Preto/SP contava com 300.838 habitantes e tinha sua malha urbana expandida para o setor sul da cidade, com a implantação dos primeiros condomínios horizontais fechados e a expansão das vias urbanas que davam acesso à estes, estimulando a especulação imobiliária da área e o consumo das famílias com vias de acesso rápido a locais de compras (PEREIRA, 2018).

Tal situação evidenciava a estruturação de um processo de desigualdade socioespacial conforme Gomes (2011, p. 5) destaca:

Em Ribeirão Preto, da mesma forma que foi produzida a riqueza, também se produziu a pobreza, pois esta é fruto das relações contraditórias das relações capitalistas de produção, para o que se faz adequação do espaço regional para o desempenho, no caso, da agricultura, contribuindo, decisivamente, para a reprodução ampliada do capital no país, em sua forma monopolista.

O autor permite que façamos uma análise observada por todo os anos 1990 apontando para um processo de especialização de Ribeirão Preto/SP, tornando-a visada pelos agentes de produção do espaço urbano, conforme Melazzo *et al* (2021, p. 85) indicam:

É no desenrolar da década de 1990 que se inicia, também, um marco relevante na produção material do espaço urbano em Ribeirão Preto, com o início das operações de um grupo articulado de agentes privados, que lançam a expansão territorial e produção de novos objetos imobiliários destinados a segmentos socioeconômicos de alta renda, em direção ao eixo sul da cidade.

Além desta expansão para a zona sul, a cidade também possuía outras estruturas como *shoppings centers* e hipermercados de alto luxo, divergindo com a situação que as famílias mais pobres vivenciavam, oriunda das muitas crises financeiras e sociais ocorridas naquele período.

Como complemento de tais contradições, em 1995 é aprovado um novo Plano Diretor que orientava a produção habitacional organizada por órgãos como a COHAB-RP, BNH e o CDHU, inserindo uma participação popular de forma mais ampla, porém, condicionando a produção para uma verticalização maior e em menor quantidade e com um capital mais aberto, com investimentos municipais, estaduais e federais, que oportunizam uma produção mais restrita e com tipologias variadas (MELAZZO *et al*, 2021)

Gomes (2011, p. 7) resume o modelo contraditório que Ribeirão Preto/SP tinha entre 1990 e os anos 2000:

Especialmente após a década de 1990, houve o agravamento da exclusão social em Ribeirão Preto, resultando, entre outros, como já destacado, no aumento do número de favelas e da população indigente, no decréscimo da renda *per capita* média domiciliar entre os mais pobres etc., em contradição com os dados de crescimento econômico apresentados.

Tal ponto também reflete uma situação social de grande impacto para aquele momento da história da “Califórnia Brasileira: o surgimento das favelas em Ribeirão Preto/SP, na qual podemos observar na figura 2:

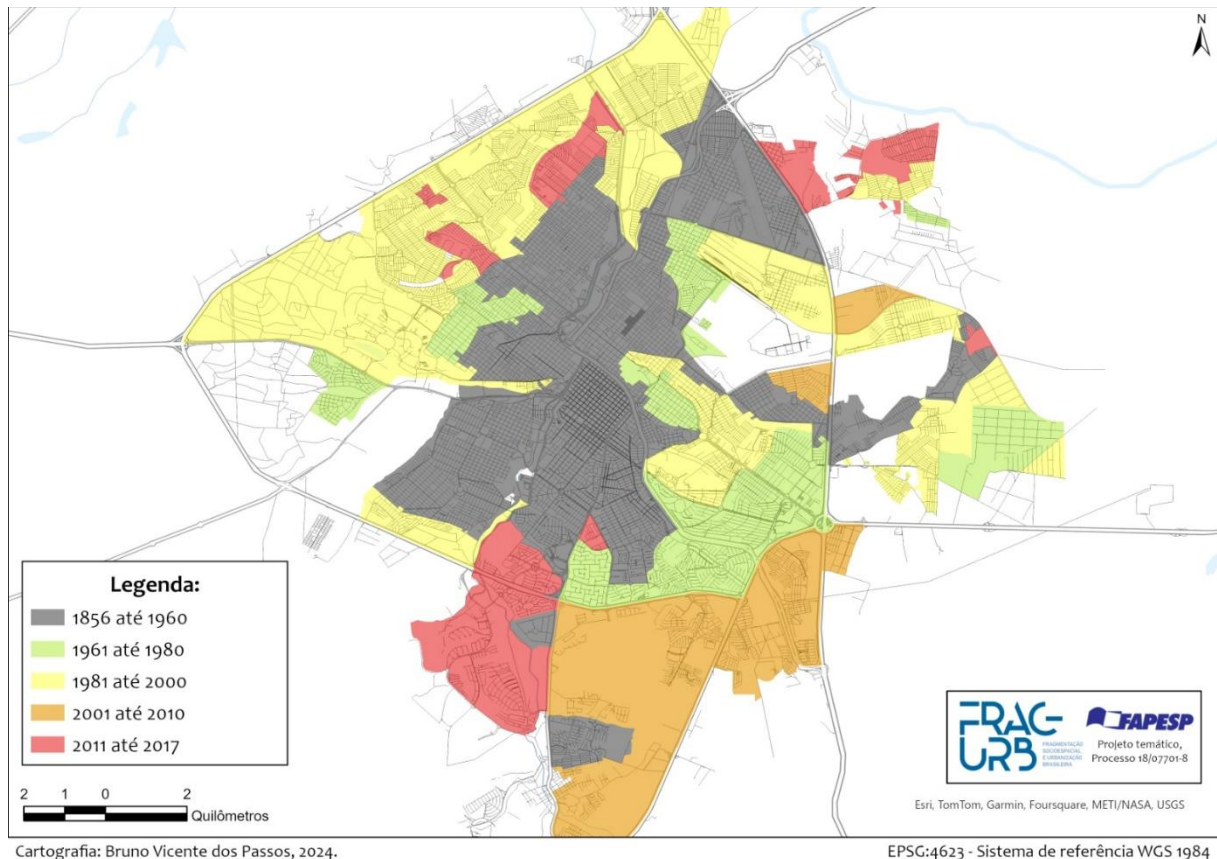
Figura 2 – Favela União em Ribeirão Preto/SP (2019)



Fonte: SANTOS (2019).

Pelo exposto, o mapa 2 apresenta a expansão urbana de Ribeirão Preto/SP a partir dos anos de 1960:

Mapa 2 – Expansão urbana de Ribeirão Preto/SP (1960 – 2017)



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2024)

Elaborado por PASSOS, Bruno Vicente dos (2024).

Pontua-se a contradição existente na produção habitacional e a formação das favelas em Ribeirão Preto/SP que diferem pelo período específico, no caso nos anos 1990. Mesmo com toda a profusão econômica que a cidade experienciava, as políticas de organização da mesma, oriundas a partir do Plano Diretor, contrastam com a realidade, já que a reduzida produção habitacional significou um aumento das favelas como modelo de moradia de muitas famílias de baixa renda.

Em outro contraponto, a expansão para a zona sul foi significativa com relação à produção de residenciais fechados destinados a famílias de alta renda em que se observa, no início dos anos 2000, uma expansão que chegou ao extremo sul da cidade evidenciando sua ampliação urbano para às áreas periféricas.

Portanto, ficará evidente em sua malha urbana as diferenciações socioespaciais estruturadas pelo sistema capitalista inserido na dinâmica urbana de Ribeirão Preto/SP, onde

poderá se refletir sobre a segregação socioespacial da população e os primeiros apontamentos pautados na compreensão das lógicas fragmentárias.

3.3 – A CIDADE MÉDIA PELA LÓGICA FRAGMENTÁRIA (2000 – 2023)

A partir dos anos 2000 é possível constatar a reestruturação urbana de Ribeirão Preto/SP onde, de uma cidade exclusivamente dependente do setor agrícola, agora se estruturava como uma cidade média diversificada com relação aos investimentos e trocas comerciais que se realizavam no âmbito urbano.

Para refletirmos sobre esta assertiva Zamboni, Denaldi e Miotto (2019, p. 3) trazem a seguinte ideia:

Ou seja, na experiência de Ribeirão Preto, os expressivos ganhos fundiários no Setor Sul não se devem à penetração do capital financeirizado conectado aos mercados nacional e internacional, mas sim à relação entre o capital mercantil local e os proprietários fundiários, pautada por possibilidades de valorização que se constroem no âmbito das interrelações pessoais e políticas na escala local e, por vezes, regional.

As autoras apontam que um dos focos deste processo de reestruturação urbana de Ribeirão Preto/SP seriam os investimentos realizados no setor sul da cidade. A presença de condomínios residenciais fechados para famílias de alta renda possibilitou a inserção de uma dinâmica imobiliária do capital, particularizando e reforçando o preço da terra de uma área com empreendimentos de alto padrão.

A foto 4 representa um dos condomínios residenciais fechados existentes na zona sul de Ribeirão Preto/SP:

Foto 4 – Residencial fechado da Zona Sul de Ribeirão Preto/SP (2022)



Fonte: FERNANDES, Jefferson Santos (2022).

Os condomínios residenciais fechados tiveram um aumento quantitativo no final dos anos 1990 e início dos anos 2000 onde o fator principal era a possibilidade que algumas famílias teriam de se segregar, principalmente da sensação de medo para com a violência urbana conforme já debatemos (ZAMBONI, DENALDI E MIOTO, 2019).

Em contraste, na zona norte ocorria a implantação de conjuntos habitacionais oriundos das políticas habitacionais do PMCMV conforme o quadro 2 retrata quais seriam, onde iremos nos concentrar nos da faixa 1 do programa:

Quadro 2 – Conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1 (2011 – 2017)

NOME	ANO	UNIDADES HABITACIONAIS
Jardim Wilson Toni	2011	704
Residencial Itajubá	2012	224
Residencial Palmiro Bin	2012	312
Residencial Zanna	2014	192
Residencial Lessa Mantovani	2016	96
Residencial Mendes Batista	2016	96
Residencial Rio Negro	2017	256
Residencial Rio Tapajós	2017	288
Residencial Tocantins	2017	192
		2.360 unidades habitacionais

Fonte: Elaborado pelo autor (2022)
 Dados: MELAZZO *et al* (2021)

Com uma produção habitacional de 2.360 unidades do PMCMV faixa 1 localizadas na zona norte de Ribeirão Preto/SP, tal situação contribui para ampliar a diferenciação socioespacial existente, contrapondo famílias com situações econômicas diversas em localidades extremamente opostas.

A foto 5 representa o Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni, localizado na zona norte de Ribeirão Preto/SP:

Foto 5 – Conjunto habitacional Jardim Wilson Toni (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

O Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni entregue no ano de 2011 é um dos mais representativos do PMCMV no nível nacional, já que foi um dos primeiros empreendimentos

entregues pelo programa, destinado a famílias de renda mais baixa do programa, a faixa 1¹³. Com a assinatura do documento ocorrendo no ano de 2009, o conjunto habitacional foi um dos primeiros a ser entregues, porém sem a estruturação básica de postos de saúde, creches, escolas entre outras demandas sociais da população residente no local (TEIXEIRA, 2011).

Ribeirão Preto/SP não seria mais apenas a “cidade do agronegócio”, mas também a cidade da reprodução do espaço urbano a partir do preço do solo que se concentrava principalmente no setor sul, destinado aos condomínios residenciais fechados voltados à elite local.

Tal situação também é impulsionada pelo fato de os novos espaços de consumo como os *shoppings centers* e os hipermercados construírem novas centralidades na cidade, moldando a forma como aquela população residente irá consumir ou se divertir. Logo, a lógica que conduz o consumo e a presença desta é a mesma que irá organizá-la de forma a somente consumir aquele espaço, reforçando o sentimento de insegurança dentro de locais públicos (DAL POZZO, 2012).

Com isso, o próprio centro principal e tradicional perde um pouco do seu protagonismo como lugar de encontro e se torna um espaço de compras e de passagem, principalmente para os moradores mais antigos de Ribeirão Preto/SP, que possuem na memória a imagem de um centro dinâmico que, na contemporaneidade, foram substituídos pelos novos espaços de consumo.

E para poder acessar estes espaços é preciso se deslocar seja com os veículos particulares, que possuem um protagonismo no contexto recente da cidade, ou utilizar o transporte coletivo via ônibus que, conforme veremos, não responde as demandas de que o necessita para além do uso destinado ao trabalho, como para participar de outras vivências existentes em Ribeirão Preto/SP.

Com isso surgem outras subcentralidades que ganharão destaque por proporcionarem de forma viável o acesso a um lazer pautado no consumo, conforme iremos expor ao analisar as realidades e as mobilidades das participantes de nossa pesquisa, que desvelam todas estas tensões trazidas em nossas reflexões.

¹³ A faixa 1 do PMCMV passou por muitas mudanças, por conta dos governos que estavam na organização do programa. Inicialmente, em 2009 que foi seu ano inaugural, a faixa de renda compreendida era de até R\$ 1.600,00. Até o ano de sua dissolução, em 2021, a renda permitida para a faixa 1 era de até R\$ 1.800,00. O PMCMV foi dissolvido e em seu lugar foi implementado o Programa “Casa Verde e Amarela”. Em 2023 foi retomado como modelo de reinserção do Brasil na economia, servindo novamente de incentivo para a geração de renda e emprego.

A cidade produzida é aquela que busca separar os diferentes e os colocá-los como iguais, seja nos residenciais fechados ou nos conjuntos habitacionais. Essa situação emerge outra análise que vem em conjunto com a diferenciação socioespacial e a segregação: o processo de fragmentação socioespacial e suas lógicas.

Refletindo sobre esse processo, Sposito e Sposito (2020, p. 02 – 03) trazem a seguinte análise: “Nossa compreensão é de que tais processos (segregação, autosegregação, exclusão e diferenciação adjetivados como urbanos, espaciais, socioespaciais etc.) compõem o de fragmentação socioespacial, em múltiplas formas e combinação e consoante as realidades urbanas tomadas como referências”.

Pensar o processo de fragmentação socioespacial em Ribeirão Preto/SP suscita entender que este está ligado a formação atual da cidade, moldando sua forma de vida e buscando estabelecer uma proximidade com todas as variações ocorridas no decorrer de sua produção do espaço urbano, deixando evidente que ela já está embutida nas relações sociais estabelecidas *a priori* não negando a análise da cidade média em questão (MORCUENDE, 2021).

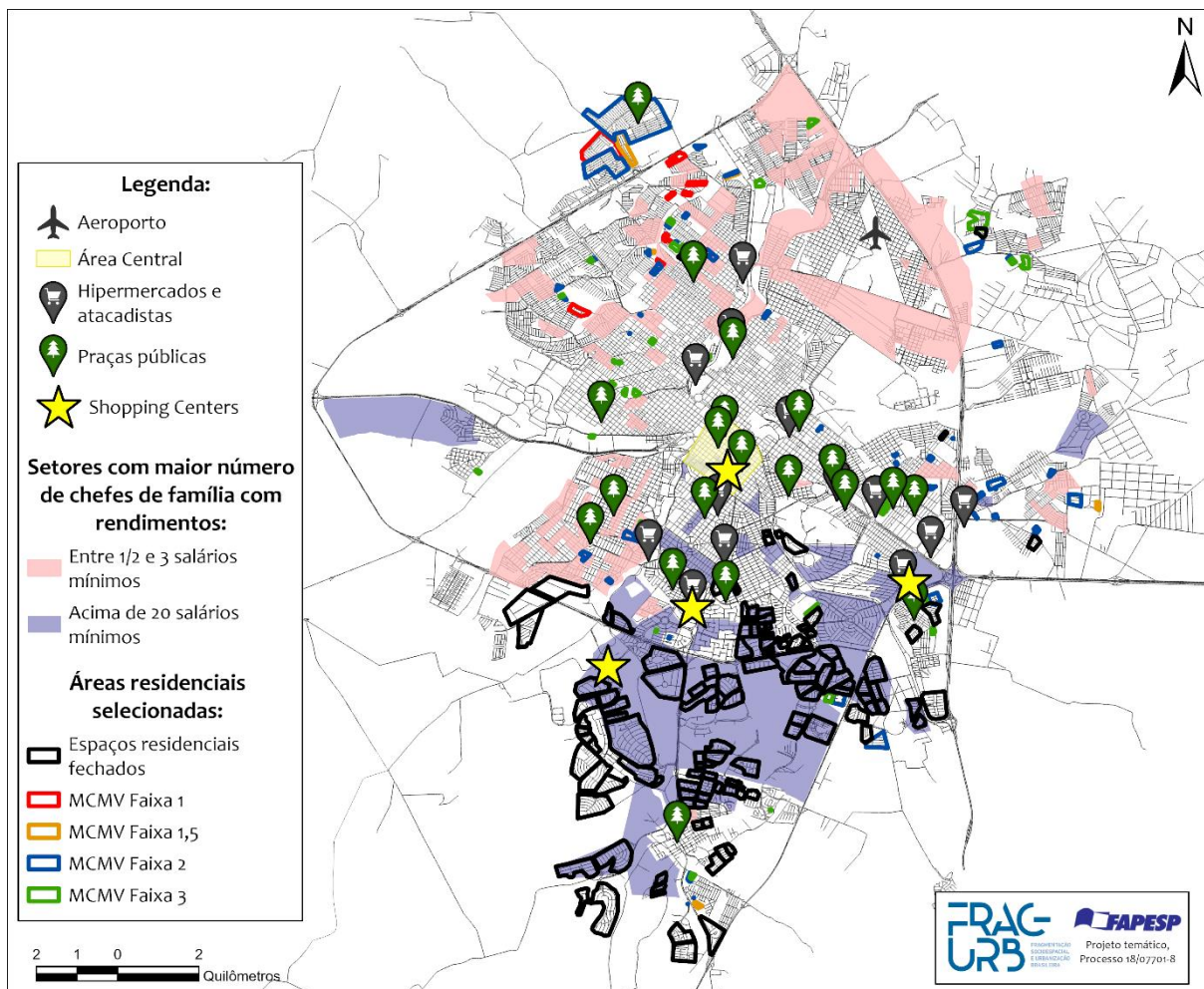
Deste modo refletir sobre a produção do espaço urbano de Ribeirão Preto/SP a partir do processo citado e de seus lógicas nos suscita pensar em como ela foi reproduzida a partir de ideários capitalistas que conduziram sua atual estrutura desconsiderando fatores socioespaciais, mas reforçando a necessidade de se estabelecer enquanto um exemplo a ser seguido, um modelo para as inúmeras crises enfrentadas por cidadinas e cidadãos.

Isto permite que a cidade média esteja estabelecida a partir de um prisma analítico pautado no condicionamento do viver, do andar e do estar em um contexto urbano que se fundamenta em lógicas que reproduzem este de forma a afetar diretamente a sociedade que ali está, necessitando que sejam elencadas algumas construções teóricas e reflexivas.

Portanto, podemos indicar que Ribeirão Preto/SP se estruturou na rede urbana brasileira e se especializou enquanto cidade rural para uma cidade média a partir de lógicas capitalistas implementadas desde o seu processo de expansão urbana, na qual hoje são evidenciadas a partir de uma análise fragmentária das interações socioespaciais vigentes nela.

O mapa 3 sintetiza a Ribeirão Preto/SP na atualidade:

Mapa 3 - Mapa síntese da cidade média de Ribeirão Preto/SP (2024)



Cartografia: Bruno Vicente dos Passos, 2024.

EPSG:4623 - Sistema de referência WGS 1984

Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2024)

Elaborado por PASSOS, Bruno Vicente dos (2024).

A origem ribeirão-pretana baseada na dinamização agrícola, ainda forte no setor sucroalcooleiro, serviu de base para a formação de uma economia sólida e um desenvolvimento urbano significativo. Entretanto, é preciso pontuar que esta expansão econômica não representou uma melhoria para a população, somente para uma parcela dela.

Tal assertiva pode ser observada quando analisamos o setor norte e o setor sul desta cidade média, onde é possível identificar de forma clara uma diferenciação socioespacial latente em Ribeirão Preto/SP já que é visível uma divisão pautada na situação econômica das cidadinas e dos cidadãos.

Esta reestruturou o urbano a partir dessas múltiplas transformações econômicas e socioespaciais o que culminou em uma cidade média delimitada entre setor norte

e sul, o que orientou também a produção de seu espaço urbano, vide a profusão de conjuntos habitacionais na porção norte em contraponto com os condomínios horizontais fechado da porção sul.

As modificações oriundas do Plano Diretor, conforme indicadas, pouco surtiram efeito e até mesmo ampliaram as desigualdades socioespaciais, vide as orientações trazidas a partir do ano de 1995 com relação à produção habitacional e suas indicações relacionadas ao direcionamento que ela teria, o que tornou a habitação e sua oferta ainda mais restrita.

Isso culminou no aparecimento das primeiras favelas em Ribeirão Preto/SP, oriundas das dificuldades relacionadas para a aquisição de uma habitação social, vide a inserção de várias instâncias de origens municipal, estadual e federal o que possibilitou uma variedade de tipologias habitacionais, sempre relacionadas ao barateamento da moradia.

Tal situação se mitigou com a inserção do PMCMV que surgiu na segunda década dos anos 2000 e teve em Ribeirão Preto/SP local necessário para expandir esta política habitacional e ofertar moradias para a população de baixa renda da cidade.

Mesmo assim, as modificações oriundas do Plano Diretor ainda são uma marca significativa para a compreensão da expansão territorial urbana de Ribeirão Preto/SP, vide os projetos relacionados ao Plano da Cidade Agenda 2030, o Plano Local de Habitação de Interesse Social (2020 – 20029) e o Plano de Mobilidade Urbana, que buscam organizar esta indicada.

Portanto, compreender a formação socioespacial na qual Ribeirão Preto/SP se situa desde a sua estrutura rural até sua especialização urbana possibilita conhecer novas realidades no tocante a produção do espaço urbano de algumas cidades brasileiras, onde é possível destacarmos que a cidade apresentada possui elementos fundamentais para entender como a dinamicidade delas está estritamente pautada na lógica capitalista, na qual podemos inferir que o processo de fragmentação socioespacial e suas lógicas explicam este raciocínio implementado.

*CAPÍTULO 4 – OS PERCURSOS URBANOS EM
RIBEIRÃO PRETO/SP*

4.1 – A MOBILIDADE COTIDIANA E OS PERCURSOS URBANOS

O cotidiano da sociedade residente nas cidades médias brasileiras é diretamente afetado devido à multiplicidade de interações estabelecidas no âmbito do espaço urbano, verificado no direcionamento e no estabelecimento das atividades que elas e eles realizarão para viverem no urbano, conforme já expusemos inicialmente.

Desta forma, para compreendermos como os percursos urbanos acompanhados podem contribuir para com as análises referente há como o espaço urbano tem sido inserido em uma lógica fragmentária, interferindo na mobilidade cotidiana, é preciso passar por uma linha de análise que possibilite direcionarmos nossas ideias neste arcabouço analítico.

Essas observações, reflexões e análises com relação a mobilidade cotidiana da sociedade citadina é significativa com relação a compreensão a partir dos estudos urbanos, conforme Jirón e Imillán (2019, p. 20) destacam:

La movilidad como enfoque trata de observar prácticas cotidianas, en especial aquellas en movimiento, para comprender fenómenos sociales en ámbitos como en la movilidad residencial, las migraciones, la alimentación, el empleo, las relaciones de género y el uso de tecnologías en la ciudad, entre otros, que los estudios urbanos tradicionales observan sólo parcialmente.

A partir da mobilidade da sociedade citadina, principalmente aquela atrelada ao cotidiano, é possível compreendermos como as interações sociais são moldadas perante essa dinâmica de trajetos, sendo possível conhecer não só o caminho realizado, mas outras particularidades que colaboram significativamente com as reflexões realizadas.

Com relação à mobilidade cotidiana, conforme já dialogamos, ela é a que melhor retrata o dia a dia de uma rotina experienciada na cidade, sendo que pode nos trazer pontos de reflexão com relação a como essa é afetada pela lógica fragmentária, reflexão considerada para nossos apontamentos iniciais.

Para além disso, também indicamos que esta mobilidade pode se modificar e representar a perda do direito de poder se locomover pela cidade, em uma perspectiva que considera o “ir e vir” um elemento não apenas de deslocamento, mas uma ruptura que questiona a vigência da atuação forma de vivenciar as cidades contemporâneas.

Diante disso, é preciso fazermos algumas análises questionando a qualidade do que é realizado enquanto intervenção na infraestrutura urbana ofertada e direcionada às cidadinas e aos cidadãos. Como elas e eles têm sido beneficiadas e beneficiados com a quantidade de

reformas com relação a, por exemplo, facilitar o escoamento do trânsito, como debatemos anteriormente no caso de Ribeirão Preto/SP?

Para realizar essas e outras reflexões é preciso se ambientar e, literalmente, acompanhar um dia da intensa rotina de trabalho de uma parcela dessa população. Situação essa que pode trazer bem mais indagações do que respostas, mas que conduz algumas trajetórias de pensamento com relação a como a reprodução do espaço urbano tem sido moldada e tem influenciado o dia a dia de algumas famílias.

Além disso é preciso evidenciar, com toda a importância necessária, que a reestruturação das cidades tem sido objeto de análise e reflexão por muitas e muitos com relação a observar as cidades médias, conforme Sposito (2007) já bem explanou ao trazer elementos que permitem compreender essa dinamização urbana da cidade.

Deste modo inserimos a metodologia dos percursos urbanos, visando contribuir com relação às preocupações e inquietações que são objetos de estudo de pesquisadoras e pesquisadores. Para basear nossas ideias iniciais, tentaremos alinhar uma definição que seja interessante para nossa pesquisa, mas que também possa contribuir e ser como um primeiro passo para outras reflexões.

Para contextualizarmos uma definição partiremos do trabalho que foi desenvolvido por Olmedo (2016) com relação à mobilidade cotidiana de moradoras de Milpa Alta, área periférica localizada na Região Metropolitana da Cidade do México. A autora acompanhou algumas dessas cidadinas em um dia de seu cotidiano, visando observar como ocorria a interação dessas com a dinâmica urbana metropolitana, em uma visão baseada na Geografia feminista.

Ela destaca faces e interfaces de uma realidade metropolitana que fragmenta a dinâmica urbana dessas moradoras de forma a tornar uma rotina diária completamente desgastante e complexa partindo de vários apontamentos, evidenciando muito mais além de somente deslocar-se pela metrópole ou cidade média, na qual os percursos urbanos se apresentam como representativos com relação a compreender as vivências dessas mulheres estudadas pela autora.

A partir de suas reflexões começamos a questionar e refletir sobre como essa realidade transposta por Olmedo (2016) poderia ser notada nas cidades médias brasileiras e como esses contextos observados na metrópole poderiam ser enxergados nas médias, conforme Pereira (2008) já comentava.

Observamos como os percursos urbanos poderiam ser o acompanhamento de uma trajetória representando um dia comum da cidadina ou do cidadão, na qual algumas realidades

seriam trazidas e evidenciadas, possibilitando refletirmos sobre como a reprodução do espaço urbano em uma lógica fragmentária tem afetado esse dia a dia da população residente em cidades médias.

Tal definição é prévia e apresenta muito mais pontos de reflexão do que certezas. Além disso, é preciso verificar se a realização destes percursos urbanos encaixa adequadamente em um contexto de cidade média onde pudemos observar que na metrópole, conforme Olmedo (2016) traz, o resultado foi positivo.

Além disso, é preciso reconhecer que o percurso urbano também apresenta faces e interfaces possibilitando uma visão antropológica e etnográfica. Melo (2021) retrata bem essa perspectiva quando destaca o cotidiano de sua mãe como costureira e vendedora de bolsas no Calçadão de Nova Iguaçu, município da Baixada Fluminense no Rio de Janeiro.

A autora traça uma trajetória, denominada de mobilidades, na qual resgata todo o trajeto que fazia com sua mãe para a venda de bolsas quando era mais jovem. E nesse resgate Melo (2021, p. 121) faz uma reflexão interessante com relação a essas mobilidades: “Por isso, falar em mobilidades implica pensar não apenas sobre circulações variadas, mas também sobre relações, materialidades e estruturas capazes de interditar, paralisar e cercear determinados corpos e objetos dispostos de modo desigual pelo espaço”.

Trazendo esta reflexão a autora destaca outro ponto possível quando se aponta as mobilidades realizadas, que é a importância de analisar o entorno espacial e como este afeta o ser humano. Ela pontua com relação a escala do corpo, fundamental para entender como essas mobilidades (percursos?) impactam de forma a moldar ideias, expressões, realidades entre outras dimensões.

Medeiros, Aderaldo e Duarte (2021, p. 8) apresentam uma reflexão referente ao apontamento trazido por Melo (2021) que é interessante e traz elementos possibilitando dialogarmos com essas mobilidades: “A perspectiva das mobilidades nos permite, portanto, atentar para os modos pelos quais as relações assimétricas de poder e o exercício de autonomia e reflexividade revelam o trabalho invisível realizado por forças produtivas marginalizadas para garantir condições de vida nas metrópoles”.

Os autores, assim como Melo (2021), analisam as mobilidades pelas metrópoles onde fazem um apontamento interessante com relação a como forças políticas condicionam as localidades e interações, sejam em suas mais variadas escalas e conduzem a mobilidade,

excluindo a cidadina e o cidadão de seu espaço comum, para um outro local completamente desconhecido.

É o que pode ser observado quando analisamos algumas parcelas de nossa sociedade que não são pensadas com relação a essas mobilidades. Por exemplo, quando ocorre uma mudança com relação à mobilidade urbana é pensado nos veículos e não como a população poderá se deslocar, seja o modal utilizado para o deslocamento (JUNIOR *et al*, 2019).

Assim sendo, há as mobilidades, mas também as mobilidades inexistentes que estamos propondo aqui em nossa pesquisa, já que todo o aparato construído perante a necessidade de estruturar uma mobilidade está pautada no deslocamento do automóvel e não de cidadinas e cidadãos. Com isso, é possível identificar que elas e eles possuem um certo cerceamento de suas mobilidades, as tornando móveis e imóveis para com os seus acessos.

Isto configura o que já trouxemos anteriormente de a mobilidade não ser um direito, mas sim um objeto condicionado pelas forças capitalistas, assim como Bastazini (2023) comenta ao falar das mobilidades socioespaciais, sendo a inexistente estritamente centrada no fato da mobilidade não ser um direito.

Para esta análise inicial, nos valeremos da mobilidade cotidiana como elemento de reflexão que dará o embasamento conclusivo para nossos apontamentos, em que indicamos ela como modificada a partir das lógicas fragmentárias, conforme indicamos anteriormente.

A partir desta reflexão nos ambientamos no trabalho realizado por Pinto (2021) na cidade pequena de Presidente Epitácio/SP¹⁴. A autora realizou alguns percursos com moradoras e moradores da referida cidade buscando captar alguns pontos que conduzissem suas reflexões com relação a projetos urbanísticos voltados a trazer intervenções visando a melhoria da qualidade de vida daquela população.

A autora os denominou de “percurso urbano acompanhado” na dimensão “casa-trabalho-casa”, de acordo com a metodologia criada no âmbito do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano e Redefinições Regionais (GAsPERR) a partir do projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas” (FRAGURB)¹⁵ onde ela define que este seria:

¹⁴ Presidente Epitácio/SP é uma cidade pequena localizada no extremo Oeste do Estado de São Paulo. De acordo com o IBGE CIDADES consta com cerca de 44.572 habitantes no ano de 2024.

¹⁵ Projeto de pesquisa com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) com número de registro: 18/07701-8

Nos percursos acompanhados 'casa-trabalho-casa' é feito um acompanhamento do colaborador(a) no percurso da sua casa até o seu local de trabalho ou estudo, ou até outra atividade que faça constantemente, como compras. Durante esse percurso é feita uma entrevista semi-aberta que visa compreender a visão e experiência do colaborador(a) na cidade durante este percurso. O objetivo é analisar o espaço urbano não só a partir das análises feitas pelos mapas e dados estatísticos, mas aproximar a escala e buscar entender os pontos relevantes e as percepções que os usuários(as) têm sobre a cidade

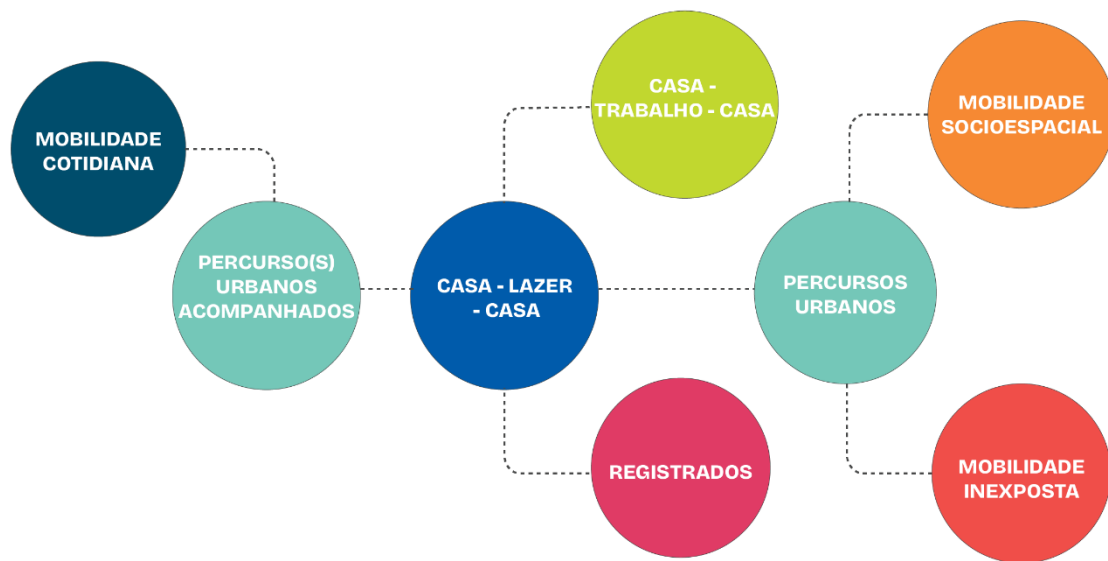
A autora busca, mediante esta definição, trazer mais elementos para compreender as mobilidades conforme trouxemos anteriormente também como os percursos urbanos, já que estes também possuem bases reflexivas semelhantes com relação a como são realizados e as intencionalidades presentes, permitindo dialogarmos e refletirmos sobre tais perspectivas.

Pereira (2006) ao trabalhar com o conceito de percursos urbanos não o define completamente, mas traz alguns elementos que permitem refletir sobre. Para ela o percurso urbano seria o deslocamento realizado de um ponto a outro, onde seria possível observar, pensar e analisar perspectivas atreladas a esta trajetória, que possui uma origem e um destino e trazem pontos significativos com relação a vislumbrar algumas lógicas e dinâmicas.

Temos ainda os percursos urbanos registrados, conforme Matsutane (2021) trabalha coletando informações disponibilizadas por cidadinas e cidadãos, onde o autor consegue captar mediante tal metodologia e seus procedimentos aspectos do cotidiano delas e deles, interessantes para compreender as vivências a partir de suas próprias contribuições e apontamentos.

Assim sendo, consideramos que a construção epistemológica do conceito de percurso urbano possui muitas faces e interfaces que demandam reflexões e apontamentos. O organograma 3 busca sintetizar as ponderações realizadas:

Organograma 3 – Base conceitual do conceito percurso urbano



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)

Parte-se do pressuposto que a mobilidade cotidiana é utilizada como instrumento analítico estabelecido que será apropriado pelo procedimento metodológico dos percursos urbanos acompanhados. Este possui suas ramificações, conforme expusemos, que desvelam duas definições que adotamos ao construir nossas considerações: a mobilidade socioespacial e a inexistente.

O percurso urbano acompanhado pode ser realizado pela mobilidade cotidiana de cidadinas e cidadãos onde as possibilidades teóricas serão corroboradas ou não a partir das atividades de percurso que forem elencadas, como casa-trabalho-casa ou casa-lazer-casa, na qual serão trazidas as considerações e apontamentos necessários para a compreensão do direito de “ir e vir”.

Até chegarmos a um conceito que pode ser utilizado para as nossas reflexões foi preciso conhecer outras propostas e ideias já construídas, mas que tivessem a essência do ponto a ser abordado ao pensarmos sobre os percursos urbanos realizados em Ribeirão Preto/SP.

Logicamente, fugimos da ideia de “superação” de uma definição ou outra entendendo, dentro do que foi exposto, a complementaridade e as bases de compreensão de cada forma utilizada com relação ao percurso urbano, sendo possível utilizar o que melhor for apropriado para a pesquisa.

Para nós o termo percurso urbano melhor se encaixa nas análises pretendidas com as atividades, onde não subverte os termos aqui trabalhados, porém melhor demonstra nossa proposta de pesquisa, já que possui os mesmos elementos das mobilidades apresentadas inicialmente, mas dialoga melhor com a nossa perspectiva analítica.

Para nós as mobilidades cotidianas revelam traços pessoais e reflexivos carregados de intencionalidades e histórias necessitando um contexto pautado na trajetória construída pelos sujeitos, trazendo também carga emocional atrelada a pequenos traços de vivência e convivência, que marcaram a vida da população com essências personalistas, conforme Melo (2021) traz.

É fundamental entender que mobilidade cotidiana e percursos urbanos são conceitos diferentes que possuem suas particularidades. A primeira, conforme já trouxemos, é significativa em uma dimensão específica e a segunda é um instrumento metodológico estabelecido mediante prismas analíticos fundamentais que tensionam a inicialmente analisada, dando mais conteúdo e bases analíticas.

Portanto é fundamental que os estudos urbanos compreendam as mobilidades cotidianas e/ou os percursos urbanos dentro de suas potencialidades e limitações, revelando pontos e contrapontos necessários para analisarmos as dinâmicas ocorrentes no âmbito das cidades médias, principalmente a partir da lógica fragmentária observada.

4.2 – OS PERCURSOS URBANOS EM RIBEIRÃO PRETO/SP

Após o entendimento da base conceitual dos percursos urbanos e da importância de tal metodologia para o entendimento de algumas realidades na cidade média é importante que seja apresentada e detalhada como esta contribui para algumas reflexões com relação ao cotidiano de cidadinas e cidadãos

Como os percursos urbanos analisam contextos sociais impactados pela reprodução do espaço urbano é interessante destacarmos algumas particularidades com relação à forma como eles serão aplicados e qual o contexto abordado para as observações.

Pinto (2021) utilizou dos percursos urbanos para compreender a dinâmica intraurbana de uma cidade pequena visando trazer intervenções urbanísticas visando qualificar o deslocamento e a mobilidade das cidadinas e residentes. Tal uso demonstra as possibilidades com relação aos usos para os percursos urbanos, mostrando a potencialidade da metodologia para às interações urbanas.

Trazendo esta para nossa realidade de pesquisa ela pode ser aplicada a uma questão presente com bastante significância nas metrópoles, mas que também pode ser observada nas cidades médias: a relação centro-periferia.

Calixto (2021) já nos alertava que não é possível compreender as cidades atuais somente por este par analítico, entendendo que as transformações na cidade e no urbano nos revelam outras frentes reflexivas que surgem para dar maior ênfase ao entendimento da cidade na contemporaneidade.

Com relação ao espaço periférico Guimarães (2015, p. 110) traz o seguinte apontamento: "O espaço da periferia, assim, é forma e conteúdo, fixos e fluxos, no qual as esferas do vivido e do concebido não se encontram dissociadas, antes se misturam e se interpenetram na realidade cotidiana daqueles que nela vivem. Nessa paisagem a "ausência" é a marca e a inventividade, a norma".

Logo o espaço periférico possui muito da população que nele reside, permitindo trazer ao debate formas e conteúdos que precisam de mudanças, dentro da compreensão de como é importante e necessário para ele, sendo fundamental entender sua escala local e apontar questões que contribuam com sua realidade.

Deste modo, temos por entendimento que a análise do par centro-periferia abrange não só o espaço urbano, mas também o sujeito e seu espaço por e para ele construído, compreendendo suas realidades, necessidades e particularidades podendo enxergar como precarizado, mas que para eles têm significado e importância.

Mas para isso, partimos do pressuposto de que todo este conteúdo adquirido, a partir das vivências e experiências socioespaciais na dinâmica do espaço urbano, demandam uma construção analítica pautada na espaço-temporalidade presente no processo de formação da concepção de sujeita e sujeito periférico, algo que já dialogamos e entendemos ser uma elaboração paulatina e constante, que envolve várias dimensionalidades para além da situação geométrica da periferia.

Assim sendo, dialogamos sobre o par centro-periferia a partir de uma análise visando entender o percurso urbano como significativo para compreender a vivência na cidade. E para isso, foi fundamental escolhermos lugares e pessoas que pudessem abarcar toda a fundamentação analítica construída, visando corroborar nossas reflexões e apontamentos.

Objetivando atingir essa perspectiva optamos por trabalhar com conjuntos habitacionais instalados nas bordas de Ribeirão Preto/SP. Utilizaremos Maia (2010, p. 2) para explicar os motivos:

[...] tem-se a periferização da cidade produzida pelo Estado com a construção dos conjuntos habitacionais e ainda a produção da cidade a partir da ação dos incorporadores imobiliários que constroem os loteamentos fechados alimentada pela concentração de renda e a constituição de uma camada da população de maiores rendimentos que optam por viver em áreas afastadas e separadas do restante da cidade aguçando a fragmentação da cidade.

Esta análise da autora corrobora nossas reflexões a partir da ideia de que, utilizar conjuntos habitacionais localizados em áreas periféricas das cidades é representativo de uma lógica capitalista de produção mediante a intervenção de agentes imobiliários. Tal contexto também vale para quando for analisar a profusão de condomínios horizontais fechados, conforme foi exposto no mapa 3 com relação a Ribeirão Preto/SP, que concentra essas residências de alto padrão na zona sul, contrastando com os conjuntos habitacionais populares, localizados na zona norte.

E no caso dela, esta lógica de dimensionamento da residência de famílias de alto poder aquisitivo para famílias de menor poder aquisitivo ocorre desde sua construção no século XIX, onde os mais ricos buscavam residir em locais com melhor salubridade, distante de áreas com a presença de matadouros, hospitais e etc., que eram destinados para os trabalhadores destes e para os mais pobres (ZAMBONI, 2018).

Assim sendo tal lógica se reproduziu no espaço-tempo, com uma produção habitacional cada vez mais destinada para as bordas, divergindo dos condomínios horizontais fechados, localizados também na parte periférica, mas oposto ao da população mais pobre e denotando os extremos do morar.

Logo a escolha por estudar conjuntos habitacionais localizados em áreas periféricas da zona norte de Ribeirão Preto/SP possui esta e outras particularidades. Além do exposto, buscamos também utilizar de conjuntos habitacionais do PMCMV, conforme Melazzo *et al.* (2021, p. 100) indicaram, sendo esta uma política pública habitacional de grande impacto para a dinâmica urbana e imobiliária desta cidade média:

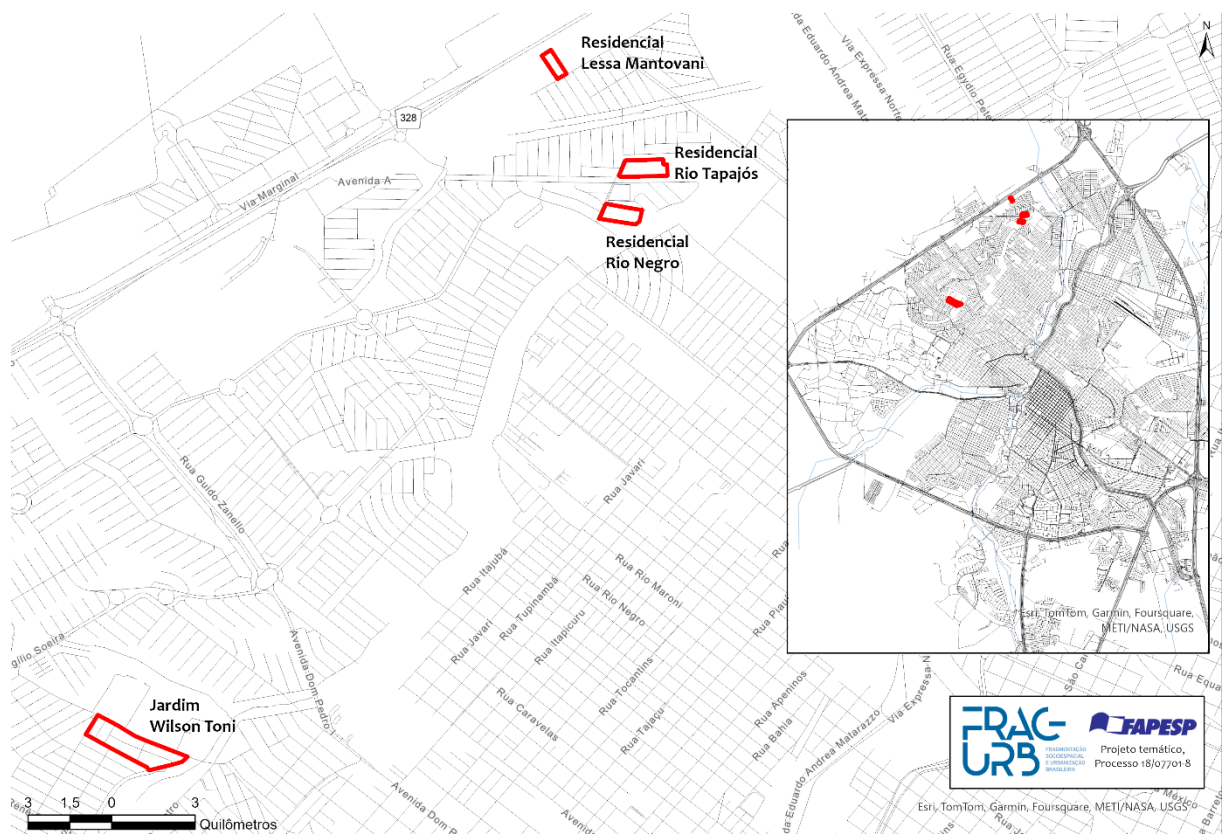
[...] é possível perceber que o PMCMV em Ribeirão Preto acompanhou a estrutura dual da cidade, ratificando as desigualdades socioespaciais ao diferenciar, tanto em termos de contratação, recursos como de localização, as áreas voltadas para os segmentos de maior e menor renda na cidade. Como visto, ao mesmo tempo em que a produção da "habitação social de mercado"

- aquela voltada para as Faixas 1,5, 2 e 3 - representou um certo fomento e dinamismo ao setor imobiliário local, conduzindo a um acréscimo expressivo da produção e do consumo da habitação em diferentes segmentos de renda e setores de expansão urbana. Os empreendimentos da Faixa 1 foram incorporados em áreas já objeto, no passado, de intensa produção para as camadas de baixa renda (BNH, COHAB e CDHU).

Pelo exposto, a escolha de conjuntos habitacionais do PMCMV – Faixa 1 buscou abarcar estas análises trazidas pelos autores, entendendo que a localização destes foi pautada em uma lógica de reprodução capitalista do espaço urbano, com a precificação do solo sendo fator fundamental para a alocação de ricos e pobres, o que se evidencia quando realizamos uma análise dimensionada do ponto apresentado.

O mapa 4 localiza os conjuntos habitacionais escolhidos para a realização dos percursos urbanos em Ribeirão Preto/SP:

Mapa 4 – Localização dos conjuntos habitacionais utilizados nos percursos urbanos em Ribeirão Preto/SP (2022)



Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2024)

Elaborado por PASSOS, Bruno Vicente dos (2024).

Os quatro conjuntos habitacionais do PMCMV – Faixa 1 escolhidos para a realização dos percursos urbanos foram: o Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni, um dos primeiros de Ribeirão Preto/SP e do Brasil a serem entregues no ano de 2011 com 704 unidades habitacionais; o Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani com 96 unidades habitacionais entregue no ano de 2016; o Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro com 256 unidades habitacionais e entregue no ano de 2017 e o Conjunto Habitacional Residencial Rio Tapajós com 288 unidades habitacionais e também entregue no ano de 2017.

Além da localização e de serem oriundos de políticas habitacionais recentes, a escolha por estes conjuntos habitacionais buscou respeitar a disponibilidade e disposição das participantes contatadas para a realização do percurso urbano realizado, entendendo este como um desafio ao pesquisador, que necessita estabelecer alguns critérios dentro do já especificado e respeitar a decisão delas de participar ou não.

Assim sendo, os perfis indicados para a realização dos percursos urbanos foram:

Quadro 3 – Perfil das participantes dos percursos urbanos

NOME	IDADE	ONDE RESIDE	PROFISSÃO
Luzia	45	Jardim Wilson Toni	Diarista
Maria	47	Residencial Lessa Mantovani	Auxiliar de serviços gerais
Isabela	42	Residencial Tapajós	Auxiliar de serviços gerais
Priscila	43	Residencial Rio Negro	Auxiliar de serviços gerais

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

Os perfis indicados no quadro 2 buscaram seguir o estipulado por nós previamente com relação a quais cidadinas iríamos consultar para a pesquisa, isto estabelecido em nosso cronograma de atividades. Entretanto, em campo, os contatos foram dificultados por não conhecermos muitas moradoras e moradores dos conjuntos habitacionais elencados para o trabalho em Ribeirão Preto/SP.

A pandemia da COVID-19 também representou algumas dificuldades, seja pelo tempo estendido com relação às atividades de campo, prejudicadas de acordo com o traçado em nosso planejamento de pesquisa ou pela forma como o contato seria estabelecido para a realização dos percursos urbanos, necessitando de uma proximidade e confiança das participantes e dos participantes.

Indicamos também que os percursos urbanos foram realizados somente por nós, sendo que a participação de colegas nas atividades de campo em Ribeirão Preto/SP foi limitada, já que possuíam outras atividades de suas pesquisas, impossibilitando realizar os percursos de acordo com o previsto na elaboração da metodologia dos percursos urbanos pela equipe do FRAGURB, onde deveríamos ter a companhia de uma pesquisadora caso uma participante se voluntariasse a contribuir.

Em contraponto, indicamos que tais situações não comprometeram a realização das atividades previstas, onde tomamos os cuidados com relação a abordagem, contatos estabelecidos, adotando uma postura ética de nosso trabalho e respeito com relação às atividades de campo de acordo com o estabelecido em conjunto com nosso orientador.

Assim sendo, o contato com as participantes ocorreu de muitas formas. Luzia foi indicada pelo presidente da associação de moradores do conjunto habitacional Jardim Wilson Toni; a mesma destacou que era vice-presidente da associação e sua indicação ocorreu pela proximidade com o presidente e também por residir desde a entrega do conjunto habitacional.

Maria foi um contato já realizado por uma colega que reside em Ribeirão Preto/SP e conhece a mesma por ser próxima de sua família. Sua participação também foi voluntária somente após explicarmos a finalidade da pesquisa e de combinarmos horários para a realização do percurso.

Isabela e Priscila foram contatadas por intermédio de uma vice síndica dos conjuntos habitacionais selecionados para a pesquisa. Após a apresentação das atividades previstas, ela se dispôs a estabelecer os contatos e a contribuir com a pesquisa, na qual indicamos que sua participação foi fundamental para a realização dos percursos urbanos onde foi possível, mediante a confiança na proposta por uma pessoa próxima a ela, a realização do trabalho de campo.

Assim sendo, os percursos urbanos demandaram uma organização em campo culminando na priorização da realização deles. Dentre as modalidades de percursos urbanos

possíveis de serem realizados, escolhemos os percursos urbanos acompanhados casa-trabalho-casa é o que melhor define a finalidade do percurso para a nossa pesquisa.

4.2.1 – Luzia: “Esses ônibus são mais velhos que minha vó”

Combinamos com Luzia os horários de acordo com o especificado por ela, respeitando o tempo dispendido, modal utilizado, deslocamento e condições do trajeto. Destacamos que foram respeitadas todas as condições para a realização do percurso urbano visando manter a integridade de nossa proposta de pesquisa

Ao nos encontrarmos passamos os principais pontos da atividade e reforçamos o já passado anteriormente pelo nosso contato inicial, não surgindo problemas com relação às informações. Indicamos que faríamos a gravação de nossa conversa, como forma de analisar algumas falas e pontos indicados durante o percurso urbano, o que também foi aceito por Luzia. Ela reside no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni desde sua implantação no ano de 2011.

O mapa 5 demonstra o percurso urbano que foi realizado por nós acompanhando Luzia:

Mapa 5 – Percurso urbano Luzia - Residente no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni –
Ribeirão Preto/SP (2023)

Luzia - Jardim Wilson Toni

60 anos. Diarista.

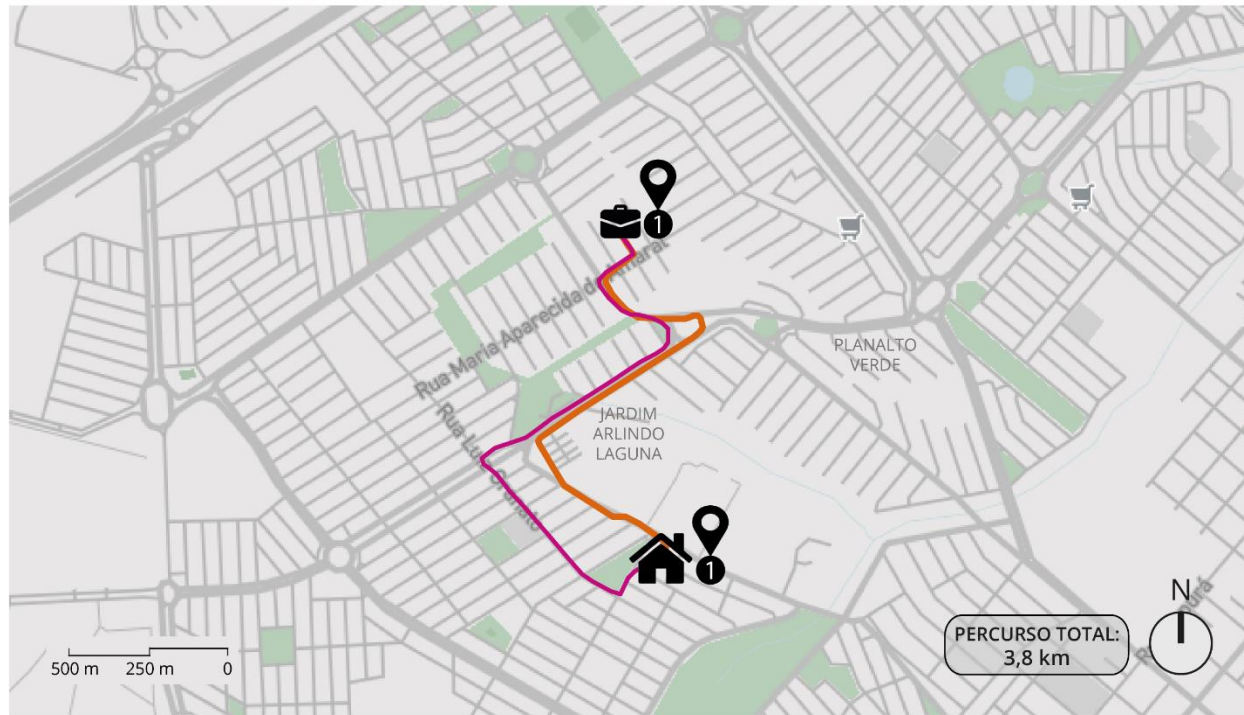
IDA: Jd. Wilson Toni ▶ Planalto Verde

VOLTA: Planalto Verde ▶ Jd. Wilson Toni

Legenda

- Casa
- Trechos
- Trabalho
- 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	T1
08:30	16:30
Moto	Moto
1,8 km	2,0 km
5min	4min

T1

“Para chegar lá (local de trabalho) eu teria que ir lá na D. Pedro (centro de Ribeirão Preto/SP), talvez, para pegar ele (ônibus) e mais e ir para lá; nada a ver. Totalmente diferente do meu trajeto.”

T2

Ela destaca que não se sente prejudicada com relação aos acessos a cidade, como ir para alguns lugares e tal, entretanto, evita frequentar certos espaços, por considerar eles “estranhos” e usa veículo próprio para tudo, mas sempre na área onde reside, nunca além.

Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)

O percurso urbano realizado com ela foi o mais curto feito em Ribeirão Preto/SP, isso evidenciado pelo modal ser próprio dela. Mesmo que ele tenha sido rápido, os diálogos realizados trouxeram algumas noções de como o seu cotidiano é complexo e sua mobilidade cotidiana seria o menor de seus problemas.

Ela reside com sua companheira que também trabalha como diarista no mesmo local de trabalho. Destacou que, quando se direcionam para ele utilizam a moto, mas como nós iríamos acompanhá-la no percurso, sua companheira utilizaria um veículo por aplicativo para se locomover.

O percurso urbano acompanhado foi realizado por moto, modal mais utilizado por ela, já que não possui carro. A opção do uso da moto é por conta de a mesma evitar o transporte coletivo, seja ônibus ou van, por sentir-se desconfortável, conforme ela mesma detalha¹⁶:

Pesquisador (PE): Você não faz uso do ônibus?

LUZIA: Eu nunca andei de ônibus em Ribeirão.

PE: Nunca andou de ônibus?

LUZIA Andei pra testar uma vez e não gostei. Eu fiquei caindo, o homem breca, aquelas curvas doidas.

Perguntada há quanto tempo tinha sido a última vez que ela utilizou o transporte coletivo, destacou ter sido há mais de 10 anos onde também apontou um dado interessante:

PE: Tem tempo que não anda de ônibus?

LUZIA: Ah tem bastante tempo... acho que foi em 2010, foi logo que trocou essa frota aí, essa frota sucateada que nós temos.

PE: Essa frota que está circulando é sucateada?

LUZIA Mais é lógico! Isso é mais velho que minha vó!

PE: Mas no ônibus fala que é 2018...

LUZIA: Mas eles pintam, é o truque.

Com relação ao tempo de espera do transporte coletivo ela faz o seguinte apontamento:

PE: Eu reparei que, agora pela manhã, passou bastante ônibus

LUZIA: Aqui passa bastante, a cada 30 min passa ônibus. Eles têm o horário regular de passar.

PE: Aqui funciona o horário de passagem do ônibus então...

¹⁶ Optamos por deixar alguns trechos de acordo com o que elas nos relataram e com o que foi gravado, denotando que certas expressões e termos serão preservados para melhor expor o que foi dialogado nessa entrevista.

LUZIA: Não só aqui como em outros lugares, porque se não passar eles (população) brigam.

Ao destacar que a população do conjunto habitacional reivindica melhorias com relação a oferta de transporte coletivo, principalmente a quantidade e horários, pudemos observar que pontos de ônibus são bastante precários e deteriorados, conforme a foto 6 demonstra:

Foto 6 – Vista do ponto de ônibus localizado no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

Mesmo com a oferta de ônibus ela opta por não os utilizar, seja por conta de uma experiência negativa, conforme relatamos anteriormente ou porque, se tivesse optado pelo uso do transporte coletivo via ônibus o trajeto de deslocamento seria completamente inviável, conforme ela mesmo destaca no trecho a seguir:

LUZIA: Para chegar lá (local de trabalho) eu teria que ir lá na D. Pedro (centro de Ribeirão Preto/SP), talvez, para pegar ele (ônibus) e mais e ir para lá; nada a ver. Totalmente diferente do meu trajeto.

Ela também nos apontou a possibilidade de realizar o mesmo trajeto a pé, mas que não o realiza por conta de sua condição física já que, além de ser uma mulher obesa, possui alguns problemas no joelho, limitando-a de fazer grandes trajetos andando.

Sobre o uso da moto, foi possível observarmos que o tempo despendido é muito curto, cerca de 5 minutos no máximo. Esta opção, quando perguntamos para ela, possui vantagens para o seu deslocamento não só com relação ao tempo gasto para chegar ao seu local de trabalho, como também seu custo benefício:

PE: Você tem uma ideia de quanto gasta por semana para abastecer sua moto?

LUZIA Ah gasto uns 10 reais por semana, porque é muito pertinho

Com relação ao uso de veículos por aplicativo (99, Uber, InDriver) Luzia destaca o seguinte:

PE: Quando você vai ao Centro, você também usa moto? Ou utiliza veículo por aplicativo?

LUZIA: Às vezes vou de moto, mas quando preciso ir a um lugar específico, e sou eu e mais uma pessoa, porque não sou fã de carregar ninguém comigo (andar de moto na garupa) e tem com quem dividir, eu vou de Uber.

Durante o percurso urbano realizado de moto percebemos que a via não possui problemas para os deslocamentos de veículos, sendo bem recapeadas e com um fluxo veicular não tão intenso como o observado nas áreas centrais, contribuindo para uma manutenção adequada das vias.

Tanto o trajeto de ida e de volta foram bem tranquilos e rápidos, somando um total de 10 minutos. Percebemos que o uso da moto como modal de deslocamento escolhido por Luzia oferta muitas comodidades como, o fato de não ter que sair com antecedência para realizar seu trajeto até ao trabalho, as vias são bem largas e não possuem problemas com relação a trânsito, deixando o trajeto muito mais acessível.

Entretanto é possível refletir que, mesmo com um deslocamento fácil de moto pela zona norte, o mesmo não acontece quando precisa ir ao Centro de Ribeirão Preto/SP. O uso da moto por ela visa facilitar seu deslocamento em trajetos curtos e rápidos, o que não ocorre quando precisa ir à área central, optando pela moto quando necessário ou utilizando o veículo por aplicativo, fazendo isso somente se tiver alguém para dividir o preço da corrida.

E para além disso, o conjunto habitacional que Luzia reside possui um subcentro comercial que possui bastante ofertas de atividades de serviços que podem compensar uma ida ao centro para a realização de alguma atividade, conforme podemos observar na foto 7:

Foto 7 – Vista da Avenida D. Pedro I em Ribeirão Preto/SP



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

Observa-se que a Avenida D. Pedro I, próxima ao Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni possui uma infraestrutura de comércio e serviço que pode ofertar a realização de pequenas atividades, seja de lazer como a presença de um *Open Mall* ou de redes de *fast-foods*.

Também é possível que sejam realizadas outras atividades que estas anteriormente indicadas, conforme podemos observar na foto 8:

Foto 8 – Vista da Avenida D. Pedro I em Ribeirão Preto/SP



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023)

A presença de farmácias, postos de gasolina e de outros comércios facilita a realização de pequenas atividades comerciais e de acessos a serviços que Luzia teria que se deslocar para o Centro para realizar, o que podemos observar não ser tão necessário.

O quadro 4 sintetiza algumas informações coletadas antes e durante a realização do percurso urbano:

Quadro 4 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Jardim Wilson Toni (2022)

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO CONJUNTO HABITACIONAL JARDIM WILSON TONI	
MODAL UTILIZADO	Moto
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	10 minutos
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	3,8 km
CONDIÇÕES DA VIA	Adequadas para o trajeto
FALA DE LUZIA	<i>Para chegar lá (local de trabalho) eu teria que ir lá na D. Pedro (centro de Ribeirão Preto/SP), talvez, para pegar ele (ônibus) e mais e ir para lá; nada a ver. Totalmente diferente do meu trajeto.</i>

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

O percurso urbano realizado com Luzia foi bem tranquilo, principalmente pela mesma se mostrar bastante disposta e contribuir positivamente com a pesquisa. Por seu local de trabalho ser próximo de onde reside e o meio de locomoção ser um para viagens mais rápidas, a atividade se mostrou bastante produtiva e significativa, principalmente pelo fato dela deixar muito claro que o transporte coletivo gera mais tensão do que facilita seu cotidiano de trabalho.

Pelo veículo ser particular foi possível observar que sua mobilidade cotidiana é muito tranquila se comparada com o uso do transporte coletivo algo que se comparado com outras vivências, possui muitos pontos positivos e facilita seu cotidiano.

Entretanto, precisamos evidenciar que, em alguns momentos de sua fala, Luzia deixa claro que utiliza o Centro apenas com extrema necessidade o que reforça nosso ideário de que há um condicionamento para a realização do seu trajeto cotidiano.

Sua aversão ao utilizar o transporte coletivo, por um motivo particular, é um complemento para a realização de sua mobilidade cotidiana já que se concentra na realização de suas atividades laborais e, caso queria realizar alguma outra atividade, pode frequentar a Avenida D. Pedro I, que possui um subcentro consolidado e com ofertas interessantes de comércios e serviços.

Deste modo, Luzia possui possibilidades de trajetos limitadas aos seus deslocamentos, tanto por via pessoal como por meio infra estrutural, já que o subcentro da Avenida D. Pedro I

possui os comércios e serviços necessários para atividades práticas e o deslocamento do conjunto habitacional em que reside é muito próximo.

Ao final deixamos um documento com nossos dados para que ela pudesse entrar em contato caso fosse necessário, garantindo a lisura da atividade e da pesquisa realizada, de forma com que não se preocupasse com as divulgações e usos do material apreendido pela atividade realizada.

4.2.2 – Maria: “Eu não pensei na distância, só não queria chegar atrasada.”

No caso do percurso urbano acompanhado realizado com Maria tivemos uma experiência completamente diferente da anterior. *A priori*, o contato estabelecido ocorreu mediante uma colega residente em Ribeirão Preto/SP.

Este foi bem tranquilo, já que Maria se mostrou disposta a colaborar e interessada em saber da pesquisa que realizamos. Após um diálogo via *WhatsApp*, onde detalhamos nosso trabalho, apresentamos a importância da participação da mesma e da sua colaboração com o desenvolvimento dos nossos estudos.

Após esta breve conversa, combinamos o horário de nosso encontro para acompanhá-la no percurso urbano. Ela nos avisou que utilizava o transporte coletivo e o primeiro horário era às 05h20, onde tivemos que nos organizar para estarmos no local de moradia dela antes deste, para não causarmos nenhum atraso.

Nos deslocamos por veículo por aplicativo até o Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani onde nos encontramos com ela e reforçamos o já apresentado por mensagens via aplicativo e solicitamos que o trajeto e nossa conversa pudesse ser gravada, o que foi aceito. Maria reside no local mencionado com seus dois filhos há alguns meses por conta de o aluguel de seu local anterior ter aumentado e não se encaixar na sua condição financeira atual.

A foto 9 indica qual o conjunto habitacional estudado:

Foto 9 – Conjunto habitacional Lessa Mantovani em Ribeirão Preto/SP (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

O Conjunto Habitacional Lessa Mantovani é do ano de 2016 e possui cerca de 96 apartamentos localizados na zona norte de Ribeirão Preto/SP conforme o mapa 5 indica. O acesso ao conjunto não foi muito complexo, entretanto destacamos sua distância com relação ao Centro principal desta cidade média, onde estávamos localizados.

Durante nosso trajeto de ida fomos conversando e ela foi comentando um pouco sobre sua situação social e econômica. Destacou que o trajeto realizado costuma levar cerca de 45 minutos na ida e 60 minutos na volta, mas depende muito do dia e do trânsito, já que como sai às 12h00min, costuma ser um horário de retorno mais tranquilo e menos intenso se comparado ao horário das 17h00min.

Destacou também que seu retorno para o trabalho seria por conta de sua situação médica, na qual esteve até uns dias antes de nosso percurso urbano em casa, por conta de um problema físico oriundo de suas atividades laborais.

O ponto de ônibus onde esperávamos era ao lado do conjunto habitacional onde Maria reside, não necessitando um deslocamento longo até o ponto de parada do transporte coletivo e nem demandando uma organização muito apressada de sua rotina. Ao comentar do valor do passe do transporte coletivo ela destacou que não tem gasto com relação a ele:

PE: Como você faz com relação aos passes de ônibus? É o hospital que te dá?

MARIA: Sim.

PE: E quanto está o passe de ônibus aqui?

MARIA: A última recarga foi de 250 (reais).

PE: E essa recarga dá para o mês todo?

MARIA: Dá sim porque é 5 reais cada passagem, aí vem 50 passes, só que trabalho 25 dias, logo na ida e volta é gasto os 50 passes.

Esta fala demonstra que seu passe de ônibus serve somente para o seu deslocamento ao trabalho mesmo seu uso podendo ser feito por qualquer pessoa. Isso demonstra uma preocupação das empresas em limitar o gasto com transporte de seus funcionários somente com a ida e a vinda ao trabalho, nada além disso e, se caso ela necessitasse se deslocar para uma outra eventualidade, não seria possível utilizar seu passe de ônibus.

Durante nossa conversa, quando esperávamos o ônibus, ela nos fez um alerta interessante com relação a sermos de outra cidade. Ela indicou que eu teria que ter acesso a um outro tipo de cartão de passagem para poder utilizar o transporte coletivo, onde os motivos seriam os seguintes:

MARIA: Você vai pagar o ônibus com dinheiro?

PE: Sim.

MARIA: É porque quando você não é da cidade ou não tem passe eles cobram 7 reais. Eles te dão um cartão e depois você precisa ir lá no terminal para pegar seus 2 reais de volta. Eles praticamente te obrigam a ter cartão.

[...]

PE: E por que eles adotaram essa prática?

MARIA: Eles falam que fazem isso para evitar roubo dos motoristas, mas eu acho que isso não tem muito sentido, tipo assim, você é de fora não tem sentido ter cartão.

Tal prática induz uma regulação por meio da empresa responsável pelo transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP com relação a quantidade de usuários e de perfis que utilizam o mesmo onde há uma divisão entre trabalhadores, usuários comuns e da população de fora da cidade, mas que utiliza o transporte coletivo.

Entretanto, tal prática também possui suas falhas, como ela relata ao dizer como teve que se organizar quando ficou sem passes de ônibus e residia em outro local:

MARIA: Eu morava no Cristo Redentor, um dia eu entrei no ônibus e meu passe tinha acabado, e eu só tinha dinheiro para pagar e o motorista não tinha troco, então eu desci do ônibus e fui a pé para o meu serviço, gastei 3h30min para chegar lá.

PE: Você foi a pé até seu trabalho?

MARIA: E depois que eu pensei no perigo que eu corri, já que entre os bairros tinha parte que era muito mato e não tinha ninguém. Passei pelo viaduto, isso às 05h00min e cheguei às 08h00min no meu serviço.

Ela não especificou se tal atitude foi por orientação do motorista ou da empresa. Porém, ela mesma destacou que tal medida foi por conta de uma preocupação sua em perder o dia de trabalho e ter este descontado de seu salário, além de outros benefícios como a insalubridade, o vale alimentação e a frequência de dias trabalhados.

Questionada com relação ao porquê não solicitou de algum outro passageiro um passe de ônibus apenas para aquele momento ela nos destacou o seguinte:

MARIA: Até falaram pra mim "ai por que você não pediu para passarem o passe para você?" Mas sabe quando dá aquela coisa; eu só pensei que não podia faltar e eu nem lembrei que podia pedir para alguém, eu só peguei e sai andando.

Isso mostra que Maria tinha somente uma única preocupação: chegar ao seu local de trabalho no horário, independente se isso fosse te custar gastar 3h30min em um trajeto realizado a pé, em um local completamente ermo e perigoso, onde ela se expôs simplesmente para não perder o dia de serviço.

Também tal situação representa um incômodo dela com relação a sua situação econômica onde não se sentia confortável em pedir para que alguém pagasse sua passagem no dia. Em uma conversa mais informal, ela relatou sua tristeza com relação a sua situação e

apontou que em alguns momentos, principalmente quando esteve afastada, não tinha alimento em sua casa, restando ajuda de amigos e familiares mais próximos.

Ao dialogarmos sobre o preço da passagem ela também destacou seu descontentamento, considerando o aumento que ocorreu no ano de 2022 muito ruim¹⁷, sendo o preço maior do que em metrópoles como Rio de Janeiro/RJ, de R\$ 4,30 e São Paulo/SP de R\$ 4,40.

Além disso, destacamos a precariedade do ônibus de transporte coletivo não justificando um aumento do preço da tarifa, já que não há melhorias aparentes com relação a frota disponível. A foto 10 mostra um pouco da assertiva por nós apontada:

Foto 10 – Foto da lotação do transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023).

¹⁷ A Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto/SP autorizou o aumento da tarifa de ônibus no ano de 2022 para o valor de R\$ 5,00 alegando ser previsto em contrato estabelecido com a empresa responsável pelo transporte coletivo: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/politica/Prefeitura-de-Ribeirao-descarta-novo-reajuste-da-tarifa-do-onibus-20220615-0025.html> Acesso em 05.set.2022. O valor continua neste indicado.

A foto 10, tirada no dia do percurso urbano realizado com Maria, retrata o explanado pelas participantes: a precarização do transporte coletivo com uma superlotação oriunda do fluxo de trabalhadoras e trabalhadores que se deslocam para o seu local de trabalho; preço tarifário bem elevado que não responde às demandas principais da população com relação a facilidade de trânsito e viabilidade do uso do transporte e o sucateamento com relação a qualidade dos ônibus circulantes em Ribeirão Preto/SP, alvo de constante reclamação da população¹⁸.

Em situações onde ocorrem greves dos funcionários da empresa responsável pelo transporte coletivo em Ribeirão Preto/SP, Maria destacou utilizar o veículo por aplicativo ou até mesmo mototáxi, mas somente se os valores estiverem de acordo com sua situação, o que nem sempre ocorre, pois segundo a mesma, os preços tendem a aumentar quando os ônibus estão parados.

Durante o percurso urbano conseguimos notar algumas situações complexas com relação ao conforto durante o trajeto realizado. Um dos primeiros pontos seria a necessidade dela de viajar sentada, já que reclamava das dores nas costas e o trajeto é longo e, pelas condições de lotação do veículo, fazê-lo em pé seria muito desgastante.

Foi possível notarmos a péssima qualidade das vias, principalmente as localizadas na zona norte, tornando o deslocamento bem inseguro seja pela velocidade do veículo, por conta dos horários que o motorista tem que cumprir, pelo veículo não possuir uma qualidade com relação a conforto e pelo excesso de paradas nos pontos destinados a embarque e desembarque.

É mister apontarmos que os ônibus circulam somente com o motorista sem um cobrador responsável pelas cobranças de passagem, ocupando ainda mais o condutor que precisa estar atento ao trânsito e ao pagamento das tarifas.

Além disso, observamos também que o deslocamento realizado, tanto na ida quanto na volta, não é otimizado possuindo muitas voltas e o retorno em pontos que já havia passado, ficando evidente que sendo um ônibus somente para esta linha no horário indicado ele precisa

¹⁸ Destacamos que, além da reclamação de cidadinas e cidadãos com relação a precarização do transporte coletivo, outros fatores merecem destaque. Apontamos que realizamos nosso trabalho de campo na primeira semana do mês de junho do ano de 2022; poucos dias depois os motoristas de ônibus deflagaram greve geral por conta das condições e da falta de pagamento: <https://diariodotransporte.com.br/2022/06/27/greve-de-onibus-em-ribeirao-preto-entra-no-setimo-dia-nesta-segunda-27/> Acesso em 05.set.2022. Infelizmente, ao entrar em contato com as participantes da pesquisa sobre esta situação não obtivemos retorno.

dar as voltas necessárias para pegar o máximo possível de passageiras e passageiros fazendo com que o mesmo vá com sua lotação máxima.

Ao chegarmos no ponto final do trajeto de ônibus observamos que este levou cerca de 45 minutos para ser realizado. Maria ainda nos informou ser necessário fazer um trajeto a pé, já que o transporte coletivo para somente em uma via principal e seu local de trabalho é em uma rua paralela.

A própria indicou fazer este trajeto a pé na ida e na volta de forma mais rápida por receio do horário e de as ruas serem vazias, com o risco de sofrer algum assédio ou assalto. Quando questionada sobre este ponto ela desconversou, onde evidenciamos que tal assunto a incomoda, seja por já ter acontecido ou por medo de que possa acontecer, onde procuramos não retornar ao ponto evitando algum descontentamento ou incômodo com nossa fala.

O trajeto a pé é bem curto e não levou mais de 6 minutos para ser realizado, mas conseguimos observar que as ruas são bem vazias, com comércios populares fechados e apenas alguns postos de combustíveis abertos. Há a presença de uma universidade particular que, segundo ela, naquele momento estava fechada por conta das alunas e alunos estarem de férias, mas que se sentia mais segura quando ela funcionava, já que a movimentação era maior.

Ao chegarmos em seu local de trabalho combinamos que retornaríamos às 12h00min para o trajeto de volta, na qual ela aceitou e ressaltou encontrá-la no horário indicado, demonstrando certa preocupação com relação a possíveis atrasos.

No horário combinado nos direcionamos ao ponto de ônibus para a volta do percurso. Observamos que o trajeto de volta ocorreu semelhante ao de ida sendo somente um retorno dentro do itinerário realizado pelo transporte coletivo.

Isso mostra que o ônibus faz esse trajeto de ida e volta utilizando o mesmo caminho, inclusive nas muitas voltas, conforme já indicamos. Mesmo assim o retorno foi bem tranquilo em um horário que a frequência de ônibus nas vias é menor e a de pessoas o utilizando também, onde podemos indicar que somente se limitou ao retorno de alguns trabalhadores, de crianças e jovens de suas escolas.

A foto 11 indica o embarque de passageiros e demonstra que a quantidade de pessoas que utilizariam o transporte coletivo era menor do que as que estavam na ida de nosso percurso, evidenciando que o retorno seria mais tranquilo, principalmente por conta do horário:

Foto 11 – Embarque de passageiros no Terminal Rodoviário de Ribeirão Preto/SP



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2023).

Com relação ao percurso urbano realizado na ida e na volta com Maria, apresentamos o mapa 6:

Mapa 6 – Percurso urbano Maria - Residente Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani em Ribeirão Preto/SP (2022)

Maria - Residencial Lessa Mantovani

45 anos. Serviços gerais em hospital privado.

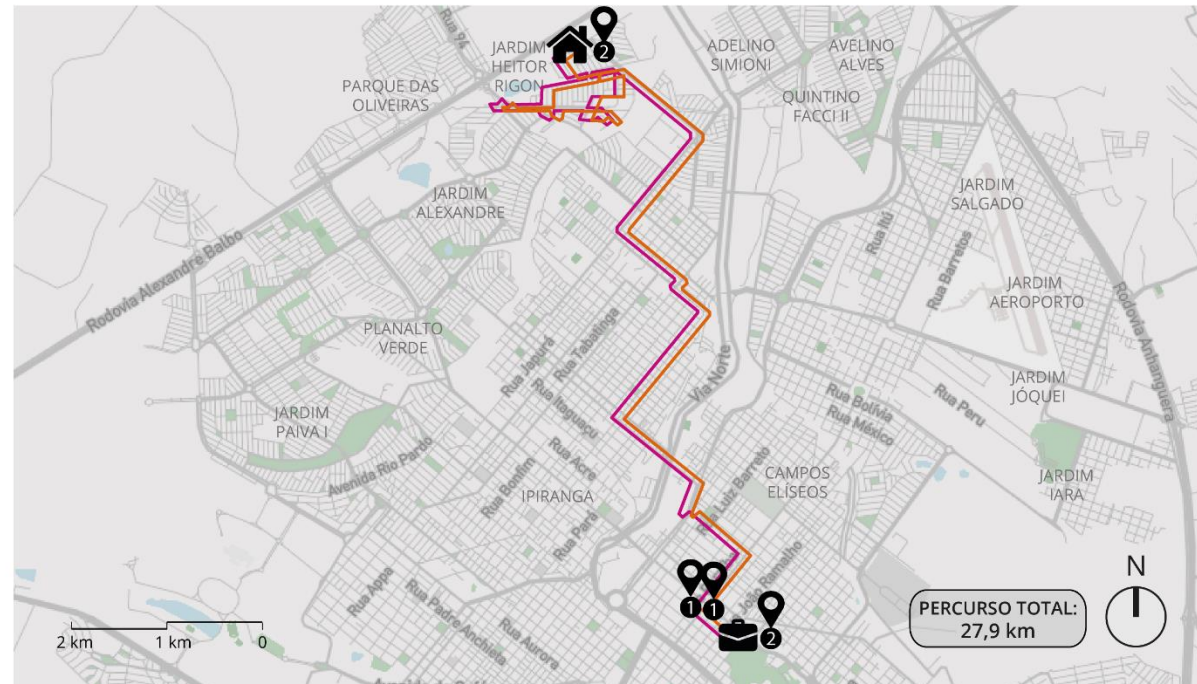
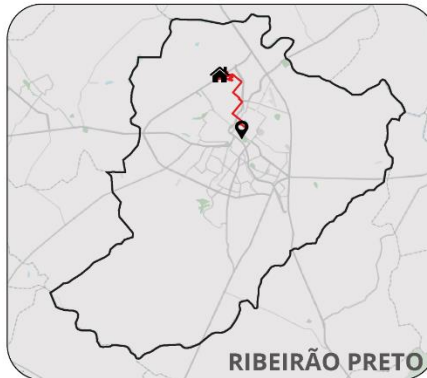
IDA: Jd. Heitor Rigon ▶ R. Tamandaré

VOLTA: R. Tamandaré ▶ Jd. Heitor Rigon

Legenda

- Casa
- Trechos
- Trabalho
- Tnⁿ 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	T2	T1	T2
05:20	06:05	12:30	13:20
Ônibus	A pé	A pé	Ônibus
13,5 km	450 m	450 m	13,5 km
31min	6 min	6 min	31min

T1

"Até falaram pra mim "ai por que você não pediu para passarem o passe para você?" Mas sabe quando dá aquela coisa; eu só pensei que não podia faltar e eu nem lembrei que podia pedir para alguém, eu só peguei e sai andando"

T2

"Faz anos que vejo aquilo ali e fico horrorizada: existe uma creche, um hospital e uma faculdade, um perto do outro e toda vez que a gente atravessa não tem farol de pedestre. Os três caminhos se encontram e os carros vêm e, ou segue o trajeto ou eles viram para a direita, é o que chamam de cruzamento e não tem um farol de pedestre ali. É o que as pessoas fazem? Praticamente se jogam na frente dos carros, o povo é praticamente obrigado a se jogar na frente dos carros para forçar eles a parar."

T1

No retorno das atividades de trabalho para a sua residência a colaboradora nos aguardava e relatou que o retorno ao trabalho tinha sido algo positivo para ela, já que ficava incomodada de ficar em casa sem trabalhar e que, mesmo o salário sendo baixo, ela ainda se animava com o salário e com o que poderia fazer para ela e os filhos.
Destacou que tinha recebido um adiantamento (vale) e que iria fazer algumas compras para ela e os filhos, principalmente com relação a alimentação.

T2

O trecho demorou mais que o habitual, pois era retorno dos alunos das escolas próximas ao seu local de trabalho (contamos 3 escolas) e ele ônibus realizou muitas paradas. Destacamos que os jovens que estavam no transporte faziam muita bagunça, algo que Maria gostava, pois se animava com as brincadeiras.

Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2022).

Pelo exposto, o percurso urbano realizado com Maria trouxe muitos apontamentos interessantes com relação às perspectivas analisadas. Tanto a ida quanto a volta ocorreram de forma a demonstrar como a precarização do sistema de transporte coletivo é evidente e prejudica as cidadinas e os cidadãos que o utilizam, principalmente as trabalhadoras e os trabalhadores.

O quadro 5 sintetiza algumas informações coletadas durante o percurso urbano realizado:

Quadro 5 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial Lessa Mantovani (2022)

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO CONJUNTO HABITACIONAL RESIDENCIAL LESSA MANTOVANI	
MODAL UTILIZADO	Ônibus e a pé
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	1h7min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	27,9 km
CONDIÇÕES DA VIA	Bastante irregulares o que torna a viagem extremamente desconfortável
CONDIÇÕES DO VEÍCULO	Andou com sua capacidade máxima por conta do horário e da pouca disponibilidade de veículos.
FALA DA MARIA	<i>“Até falaram pra mim “aí por que você não pediu para passarem o passe para você?” Mas sabe quando dá aquela coisa; eu só pensei que não podia faltar e eu nem lembrei que podia pedir para alguém, eu só peguei e sai andando”.</i>

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

Pudemos observar que este percurso urbano acompanhado casa-trabalho-casa, o primeiro utilizando dois modais como o ônibus e a caminhada a pé, evidenciou muitas questões e reflexões sobre a questão da mobilidade cotidiana da sociedade citadina de Ribeirão Preto/SP.

A questão das dificuldades com relação ao uso do transporte, como a relatada quando da falta de passagem e a ida a pé para o trabalho, são problemáticas que evidenciam a necessidade de repensar o sistema empregado para facilitar e viabilizar situações como a apontada.

A via de deslocamento do percurso urbano realizado é bastante irregular, tornando a viagem muito difícil de ser realizada, representando um perigo com relação a qualidade e conforto no trajeto realizado. Isso está atrelado ao fato de o trajeto somado ser de cerca de 1h07min, ida e volta, demonstrando que boa parte do dia dela está relacionado ao seu trajeto cotidiano para o trabalho.

Como estávamos em um contexto pandêmico da COVID-19 bem mais complexo que o atual pudemos perceber que os protocolos de segurança (máscara no rosto, limpeza das mãos, ambiente ventilado e distanciamento social) não eram devidamente respeitados e não havia cobrança por parte do motorista, representante da empresa, com relação aos passageiros seguirem as medidas.

Ao final do percurso agradecemos a oportunidade da atividade e reforçamos alguns pontos já comentados, como a disponibilidade da pesquisa e a lisura ética dela. Maria agradeceu e deixou clara sua disposição em contribuir de mais alguma forma e também da chance de poder contar um pouco do seu cotidiano de trabalho, assim como das problemáticas destacadas.

5.2.3 – Isabela: “No começo tudo bem, mas agora tem muita gente estranha”

O percurso urbano realizado com Isabela teve suas dificuldades apresentadas antes de sua realização. Primeiro, o contato realizado com ela teve uma série de interferências até sua concretização, onde a princípio ela aceitou depois que uma agente bem informada entrevistou.

Com todas as dúvidas sanadas nos dirigimos até o seu local de residência conforme o combinado priorizando chegar antes para não trazermos transtornos. Nos direcionamos ao local de veículo por aplicativo por conta da distância e do horário, já que os ônibus começaram a passar mais cedo do que havíamos combinado.

Ao chegarmos ela nos informou que para chegar ao seu local de trabalho utilizava 2 ônibus e o que nós iríamos embarcar iria para o Centro de Ribeirão Preto/SP no terminal urbano e depois seria preciso mais um ônibus para que pudéssemos chegar ao seu local de trabalho.

Ela nos informou residir no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós desde sua entrega no ano de 2017. A foto 12 indica a vista da entrada do Conjunto Habitacional Residencial Tapajós:

Foto 12 – Vista da Entrada do Conjunto Habitacional Residencial Tapajós (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

Percebemos que o Conjunto Habitacional Residencial Tapajós possui grades, cancelas e concertinas como forma de demonstrar uma segurança com relação ao acesso de moradoras e moradores, mas principalmente de pessoas externas, que devem solicitar ao vigia contato com alguma moradora ou morador do mesmo.

Ao embarcarmos o ônibus estava praticamente com sua lotação máxima, inviabilizando de podermos sentar e poder conversar, conforme realizamos com Maria. Boa parte do trajeto foi realizado de pé e na parte da frente do veículo, o que é proibido, mas foi a única forma encontrada de realizar o trajeto com Isabela.

Somente quando estávamos perto da primeira parada no terminal rodoviário urbano de Ribeirão Preto/SP foi que conseguimos lugar para sentar. Observamos que a lotação máxima do ônibus em questão era muito por conta de este atender boa parte dos conjuntos habitacionais localizados na área estudada (Conjunto Habitacional Palmiro Bin, Conjunto Habitacional Rio Negro além dos bairros próximos como o Jardim Heitor Rigon).

Em nossa primeira parada procuramos conversar com ela e tirar algumas dúvidas com relação ao seu trajeto e sua dinâmica cotidiana. Destacou residir com os três filhos no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós e que eles não colaboram com a renda de casa, já que o mais velho de 18 anos ainda não conseguiu emprego e os outros dois são menores de idade.

Ela salientou que a ajuda financeira do seu ex-esposo, com o qual alega não ter mais contato, é muito pequena comparada aos gastos com a casa e os filhos, indicando já ter entrado na justiça para poder conseguir um valor maior de sua pensão.

Sua questão financeira é bem complexa conforme ela nos relatou quando perguntamos se ela não gostaria de ter seu próprio veículo:

PE: Você já pensou em te algum veículo para facilitar seu trajeto?

ISABELA: Uma moto, mas as condições não permitem. Ganho R\$ 1.500,00 onde pago condomínio, água e a garagem que fica R\$ 230,00, que se eu atrasar fica R\$ 350,00 por causa dos juros da garantidora que colocaram lá por causa da garagem. Aí eu tenho que pagar um acordo de R\$ 228,00, porque eu fiquei desempregada um ano e fiquei um ano sem pagar o condomínio e o que leva você perder a casa é o atraso do condomínio não a prestação da CEF.

Essas contas não possibilitam que Isabela possa economizar para fazer a aquisição de um veículo, algo que poderia facilitar sua mobilidade cotidiana. Dentre o diálogo que tivemos

até a chegada do ônibus uma fala dela nos chamou a atenção por conta de uma preocupação relacionada à questão da segurança:

ISABELA: Aí eu pago internet, porquê, porque é uma forma de entreter meus filhos dentro de casa porque, mesmo que eu more dentro de um condomínio, vira e mexe tá mudando gente, são pessoas estranhas. 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 desfavelamento.

Ao apontar essa preocupação ela já evidencia uma certa vontade de se afastar de pessoas que considera um risco aos seus filhos, principalmente pelo estigma de elas terem vindo de áreas mais precárias, o que para Isabela representa um perigo.

A segunda parte do trajeto até o seu local de trabalho foi bem mais tranquila do que a primeira parte. No decorrer desta observamos um trajeto mais tranquilo com relação a lotação, já que tinha uma qualidade mais agradável de pessoas para se viajar.

Aproveitamos para fazer outras perguntas e continuar conversando, o que foi algo muito tranquilo e facilitado pelo transcorrer da viagem. De muito do que foi falado por ela durante esses 47 minutos do trajeto, algo nos chamou muito atenção com relação a alguns pensamentos e posicionamentos referentes a sua participação enquanto cidadã.

Em certo momento, ela relatou que sua participação com relação a melhorias no transporte coletivo é oriunda do seu uso constante por conta de trabalhar sempre em locais distantes de onde reside, na qual relatou já ter sido estigmatizada por residir em uma área periférica.

Isso a motivou a reclamar com relação à qualidade do transporte utilizado constantemente. Questionada sobre trabalhar em locais mais próximos do seu local de residência, ela indicou não se sentir à vontade para tal atividade, onde aponta não ter muitos locais que ofereçam vagas de emprego atrativas, além de não gostar do comportamento de alguns moradores de seu conjunto habitacional.

Ao chegarmos no ponto final do trajeto caminhamos ainda por 10 minutos até chegarmos ao seu local de trabalho, onde notamos que a distância do ponto final para ele é longa, cerca de 1 km. Ela destacou realizá-lo diariamente, alternando domingos de trabalho e de folga, sendo o trajeto o mesmo cotidianamente, onde alega não ter cansaço com relação a isso, servindo de estímulo para o trabalho.

Combinamos com ela nosso horário de retorno, sendo o mesmo de saída de seu trabalho, quando fomos alertados que seria necessário esperar em um ponto de ônibus, onde todas e todos os funcionários para que com ela trabalham seriam levados, já que não há transporte coletivo que passe próximo ou no local, por ser uma exigência de alguns moradores, na qual Isabela não soube explicar os motivos.

Ainda assim, foi preciso realizar um trajeto a pé, cerca de 1 km, onde tínhamos que nos deslocar para poder chegar no ponto de ônibus na qual o transporte coletivo passaria. Quando questionamos o motivo da van não levar no local de embarque do ônibus ela disse ser um acordo estabelecido entre a empresa responsável pelo transporte e seus funcionários, onde o argumento utilizado foi com relação a questão do gasto com combustível, já que o veículo seria utilizado para outras finalidades.

Neste retorno utilizamos dois ônibus para o seu destino final, onde o primeiro faria uma parada próximo ao Centro de Ribeirão Preto/SP e o segundo faria o trajeto até o seu local de residência.

Assim como na ida o veículo estava com sua lotação máxima, isso por conta de muitos trabalhadores retornarem de seu local de trabalho, como no caso dela, de jovens e crianças retornando das escolas tornando o trajeto bem difícil, seja pela sua lotação ou pela qualidade do ônibus utilizado.

Na parada que fizemos para trocar de ônibus reparamos um certo cansaço, mas alívio de Isabela em poder encerrar um dia de trabalho. O restante do trajeto foi bem tranquilo, com o ônibus estando praticamente vazio e com um deslocamento realizado de forma rápida.

O mapa 7 reproduz o percurso urbano realizado com ela:

Mapa 7 – Percurso urbano Isabela - Residente no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós em Ribeirão Preto/SP (2022)

Isabela - Residencial Tapajós

45 anos. Serviços gerais em um condomínio residencial popular.

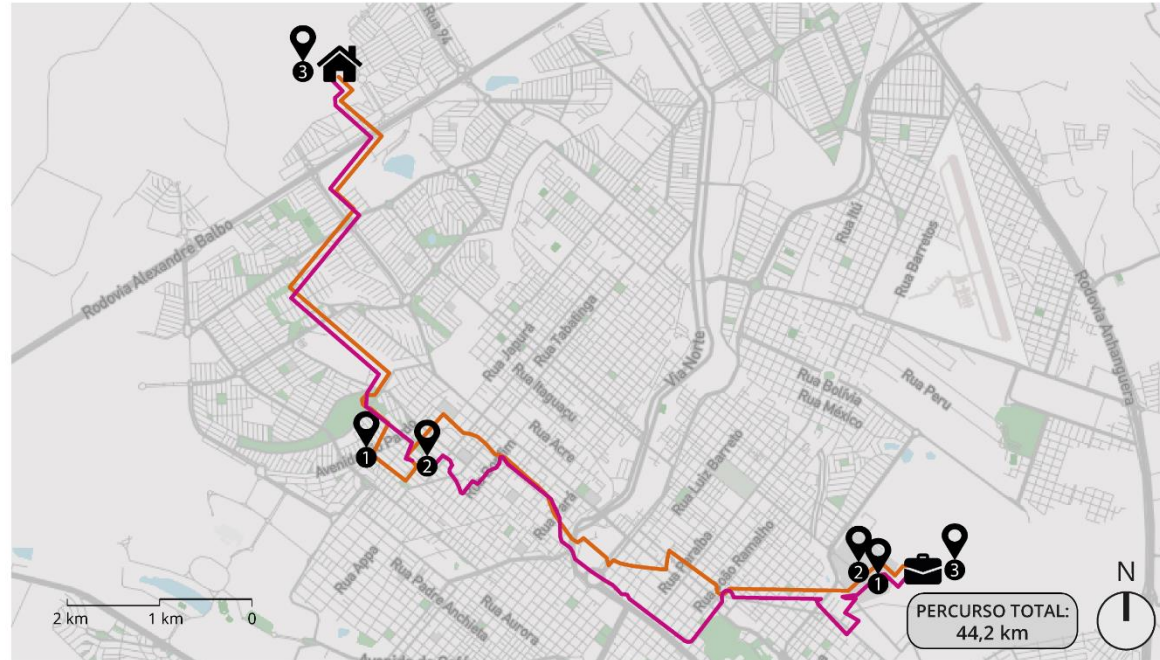
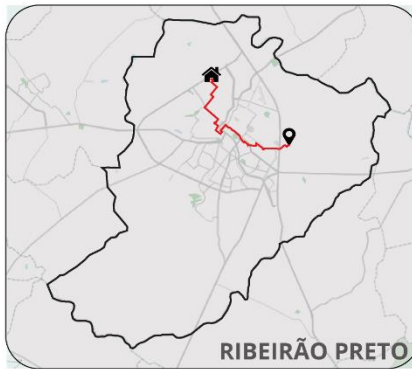
IDA: Jd. Heitor Rigon ▶ Reserva Leal

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	T2	T3
06:30 Ônibus 8,7 km ⌚ 20 min	06:45 Ônibus 12,4 km ⌚ 47 min	07:50 A pé 1 km ⌚ 12 min
T1	T2	T3
16:40 A pé 1 km ⌚ 20 min	17:00 Ônibus 11,5 km ⌚ 27 min	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 desfavelamento"

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: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023)

O percurso urbano realizado em conjunto com ela é o mais expressivo com relação à distância, tempo e deslocamento realizado, conforme o quadro 6 indica:

Quadro 6 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial Tapajós (2022)

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO CONJUNTO HABITACIONAL RESIDENCIAL TAPAJÓS	
MODAL UTILIZADO	Ônibus e a pé
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	2h24min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	44,2 km
CONDIÇÕES DA VIA	As localizadas na zona norte são completamente irregulares, com muitos buracos e praticamente intransitáveis. As localizadas na zona leste, área de trabalho dela eram adequadas e em ótimo estado.
CONDIÇÕES DO VEÍCULO	O da manhã era completamente precarizado e andava com sua lotação máxima. Os demais eram adequados, porém com nenhuma segurança aparente.
FALA DE ISABELA	<i>“Aí eu pago internet, porquê, porque é uma forma de entreter meus filhos dentro de casa porque, mesmo que eu more dentro de um condomínio, vira e mexe tá mudando gente são pessoas estranhas. No começo, tudo bem beleza a gente se conhecia, mas agora mudou muita gente</i>

	<p><i>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 desfavelamento”.</i></p>
--	--

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

O percurso urbano realizado com Isabela foi significativo com relação a compreender como o cotidiano dela representa um fragmento comparado a muitas e muitos outros e como este é complexo. Por todos os percalços existentes, conforme expusemos, nada impediu de que este fosse realizado e que ela se posicionasse, expressando algumas preocupações e posições.

Ao expor sua posição com relação ao transporte coletivo Isabela foi bem contundente ao dizer que estava incomodada com a situação, algo que por diversas vezes relata para nós de forma dura, apontando e indicando a qualidade do veículo e como os passageiros eram tratados, mesmo que custeassem o trajeto.

Ao final agradecemos e reforçamos o caráter descritivo do trabalho, já que nos questionou que teria seu nome divulgado, o que negamos. O ponto final ficava em um local ermo e bem escuro, onde questionamos se ela não tinha receio de ali ser seu ponto de parada, onde ela nos indicou que conhecia e era conhecida, logo não tinha medo.

4.3.4 – Priscila: A gente ganha muito pouco, não consegue pagar o básico.

O contato com Priscila aconteceu mediante diálogo com uma apoiadora que também intermediou nosso percurso urbano com Isabela, o que facilitou uma proximidade e viabilizou a realização da atividade de forma positiva.

Ela foi bem receptiva e disposta a contribuir não vendo problemas com relação ao percurso acompanhado. Conseguimos observar que estava bastante interessada e nos fez muitas perguntas, que foram sanadas da melhor forma possível.

A priori, destacou que reside no Conjunto Habitacional Rio Negro desde 2017 e que o apartamento onde reside é seu, adquirido mediante cadastro na Caixa Econômica Federal (CEF). A foto 13 indica o local de moradia dela:

Foto 13 – Vista da entrada principal do Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro (2022)



Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

O Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro possui todos os elementos que visam trazer a sensação de segurança para seus moradores: cancelas, concertinas, vigia, controle de entrada de moradores e aviso de proibição com relação a não se identificar.

Isto, assim como no caso do Conjunto Habitacional Residencial Tapajós, nos causou estranheza, principalmente pela dificuldade de acesso apresentada pelos vigias, que evitavam dar informações mesmo com documentos relacionados à pesquisa (vide anexos). Tal situação somente foi mitigada quando nos encontramos com Priscila, que nos recepcionou de forma agradável e nos perguntou como poderia contribuir.

O interesse dela com relação a nossa pesquisa e o seu acolhimento de forma aprazível não foi algo sem fundamento. Ela trabalha no setor da limpeza como funcionária terceirizada na FOUSP em Ribeirão Preto/SP e destacou se relacionar muito bem com as e os estudantes, o que contribuiu e muito para nossa pesquisa, já que ela se mostrou dedicada a colaborar.

Ao combinarmos nossos horários de encontro na ida e na volta veio nossa primeira surpresa: seu horário seria das 12h00 até as 21h00 e seu retorno para sua residência ocorria no último horário de ônibus disponível, 22h00. Ao questionarmos sobre se este horário era viável para ela nos disse estar acostumada, já que estava trabalhando há 1 ano e 5 meses e voltava neste horário costumeiramente.

Durante o trajeto realizado de ônibus fomos conversando sobre seu cotidiano de trabalho e sobre sua vivência em Ribeirão Preto/SP. Procuramos, assim como nos percursos urbanos anteriores, realizar as perguntas de forma com que ela se sentisse à vontade para responder e, caso captássemos algum incômodo com elas, evitaríamos insistir para evitar alguns constrangimentos.

Com Priscila não tivemos problemas, sendo que ela sempre respondia prontamente as questões mais gerais e sempre trazia um pouco para sua realidade. Ao comentar sobre sua renda familiar, destacou que tudo ficou mais difícil depois da morte de seu marido, na qual ela descobriu não cumprir com o pagamento das dívidas, que se acumularam e causaram problemas para sua família:

PE: Qual a renda da casa, mais ou menos?

PRISCILA: De salário? Olha, somando tudo, dá uns R\$ 2.700,00

PE: E aí você consegue pagar água, luz e telefone?

PRISCILA: Não, porque ali é meu né, então eu pago água, luz, internet, a prestação da casa, que está atrasada, não sei nem como eu vou fazer...

[...]

PRISCILA A gente ganha muito pouco, não consegue pagar o básico.

Seu filho mais velho, 22 anos, arranhou emprego para poder ajudar com as contas de casa e a outra filha, de 17 anos, ficava em casa realizando os afazeres domésticos. Aliás, falar da filha para Priscila era um tanto quanto delicado: ela estava grávida de 4 meses de um rapaz que residia no mesmo conjunto habitacional, o que gerou um estresse com a mãe dele, que é sua amiga e a ajudou a arranjar o emprego atual, portanto, ela evitava ao máximo tocar neste assunto para não criar uma tensão com relação a isto.

Conforme conversávamos, pudemos perceber um trajeto bem tranquilo, com muitas voltas e com as vias em alguns pontos adequadas. Priscila interagiu bastante conosco e também teceu comentários das condições do transporte coletivo, na qual segundo ela, era muito mais algo organizado pelos agentes públicos de Ribeirão Preto/SP e pelas empresas de ônibus, numa espécie de acordo em manter um serviço aquém do esperado.

Ao chegarmos em seu local de trabalho pudemos perceber a mudança com relação a qualidade do transporte coletivo ofertado. Ela, em conjunto com uma aluna da FOUSP que é sua amiga, comentaram de como poderia ser copiada a ideia de mobilidade urbana implantada nos ônibus circulantes na USP para a cidade de Ribeirão Preto/SP, de forma a otimizar o deslocamento.

Optamos por não entrar em um debate sobre a possibilidade ou não de tal ideia, até porque entendemos que era a opinião de uma cidadina preocupada com sua mobilidade cotidiana e como poderia otimizá-la, na qual também entendemos que não poderíamos discordar de uma ideia como se estivéssemos debatendo, o que não cabia para o momento.

Ao nos despedirmos e combinarmos o retorno ela deixou claro que seu horário era muito tarde e perguntou se haveria algum problema, quando pontuamos não haver e que estaríamos no horário combinado.

Em nosso percurso urbano de volta, Priscila destacou seu cansaço pelo dia trabalhado, mas demonstrou uma certa felicidade por conta de estar entrando em férias e aquele tinha sido seu último dia na parte da limpeza.

Durante o trajeto realizado de transporte coletivo, continuamos conversando sobre um pouco de sua vida de pessoal, assim como ela também fez perguntas sobre nós, o que respondemos procurando não ser o foco do diálogo. Percebemos também que algumas pessoas a cumprimentavam de forma agradável e ela sempre tecia um comentário sobre quem seria, onde era sempre pessoas ligadas ao seu local de trabalho.

Ao descermos no seu ponto final, percebemos como as ruas estavam vazias e havia pouco movimento, quando questionamos se ela não tinha receio, que nos respondeu negativamente onde, segundo ela, todas e todos se conheciam ali. Entretanto, notamos que seu filho a aguardava próximo à entrada do conjunto habitacional e nos observou durante o trajeto que fizemos para acompanhá-la até a entrada, conforme havíamos combinado.

Entregamos um documento com todas as informações de contato e de nossa pesquisa para que, caso ela tivesse interesse, nos procurasse. Sintetizando as informações coletadas no percurso urbano realizado com ela, temos o expresso no quadro 7:

Quadro 7 – Quadro informativo do percurso urbano no Conjunto Habitacional Residencial
Rio Negro (2022)

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO CONJUNTO HABITACIONAL RIO NEGRO	
MODAL UTILIZADO	Ônibus e a pé
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	1h7min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	24,37 Km
CONDIÇÕES DA VIA	Na parte da zona norte bem precária em alguns pontos, mas conforme nos direcionamos para o setor sul, melhorava consideravelmente. Na FOUSP a qualidade era bem melhor.
CONDIÇÕES DO VEÍCULO	O do transporte coletivo estava adequado, mas ela destacou que este era novo por reclamação da população e por conta de uma quebra que ocorreu em um veículo anterior. No interior da FOUSP o veículo era muito bem conservado e com uma qualidade excelente.
FALA DE PRISCILA	<i>“A gente ganha muito pouco, não consegue pagar o básico.”</i>

Fonte: SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022).

O mapa 8 demonstra o percurso urbano acompanhado casa-trabalho-casa realizado com Priscila:

Mapa 8 – Percurso urbano Priscila - Residente no Conjunto Habitacional Residencial Rio Negro em Ribeirão Preto/SP (2022)

Priscila - Residencial Rio Negro

45 anos. Serviços gerais em universidade.

IDA: Jd. Heitor Rigon ▶ Faculdade de Odontologia USP

VOLTA: Faculdade de Odontologia USP ▶ Jd. Heitor Rigon

Legenda

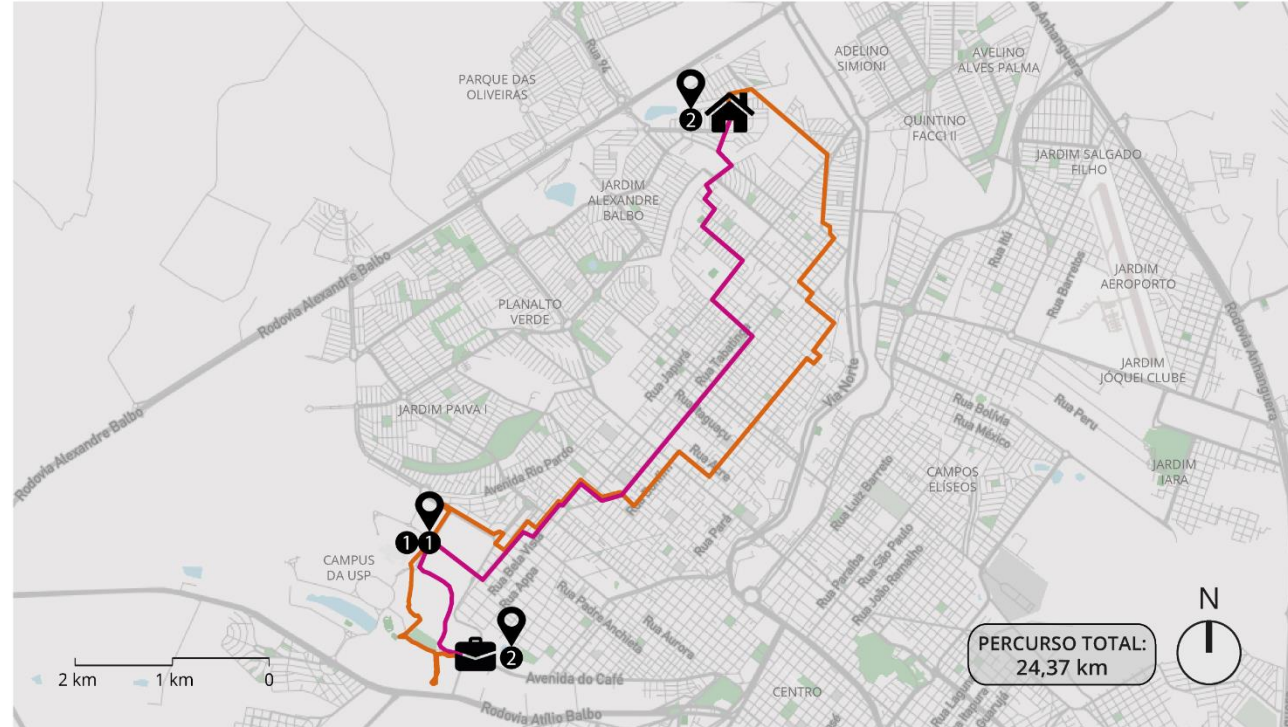
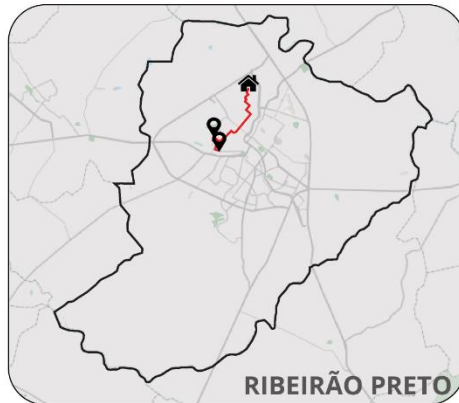


Tn° Trecho identificado

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	T2	T1	T2
10:35	11:11	21:55	22:00
Ônibus	Ônibus	Ônibus	Ônibus
11,4 km	2,8 km	1,4 km	8,77 km
27 min	12 min	4 min	24 min

T1

“A gente ganha muito pouco, não consegue pagar o básico.”

T2

“Observando a estrutura dos veículos que circulam na universidade, Priscila fez o seguinte destaque:
 “Você acha que a prefeitura não tem condição de colocar ônibus climatizado para rodar na cidade?”

T1

Nada a declarar. (Trecho curto)

T2

Ao chegarmos ressaltou seu cansaço e que iria dormir para levantar cedo para o outro dia, sendo que realizava outras tarefas domésticas.

Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2022)

É possível observarmos que o percurso urbano foi realizado de forma direta e com poucos atrasos se comparados com os percursos realizados com Maria e Isabela, também realizados com o modal ônibus. Também é interessante destacar que, o horário utilizado, foi o mais tranquilo com relação à lotação, mas não se observado a partir da qualidade das vias, exceto dentro da USP.

Tal situação, conforme observamos e conversamos com ela, serve de estímulo ao desenvolvimento de suas atividades de trabalho, mesmo que seja uma tarefa laboral com grande esforço, as condições de deslocamento são favoráveis, evitando um desgaste para realizá-lo, diferente das participantes anteriores que já se demonstravam cansadas no trajeto de ida.

É mister destacar que a mobilidade cotidiana de Priscila se limita somente ao seu trabalho, onde idas ao Centro de Ribeirão Preto/SP ou outros locais são evitados por ela, por motivações próprias relacionadas ao uso do transporte coletivo, na qual ela ressalta somente fazer o uso para trabalho, isso por causa de possuir um cartão com passes que pagam sua passagem.

Com relação ao uso de veículos por aplicativo ela evita, principalmente por conta dos valores, que são altos e, o uso cotidiano destes, poderia comprometer a sua renda familiar, direcionada para outros gastos.

Sintetizando os percursos urbanos acompanhados casa-trabalho-casa realizados com todas as participantes temos o expresso no mapa 9:

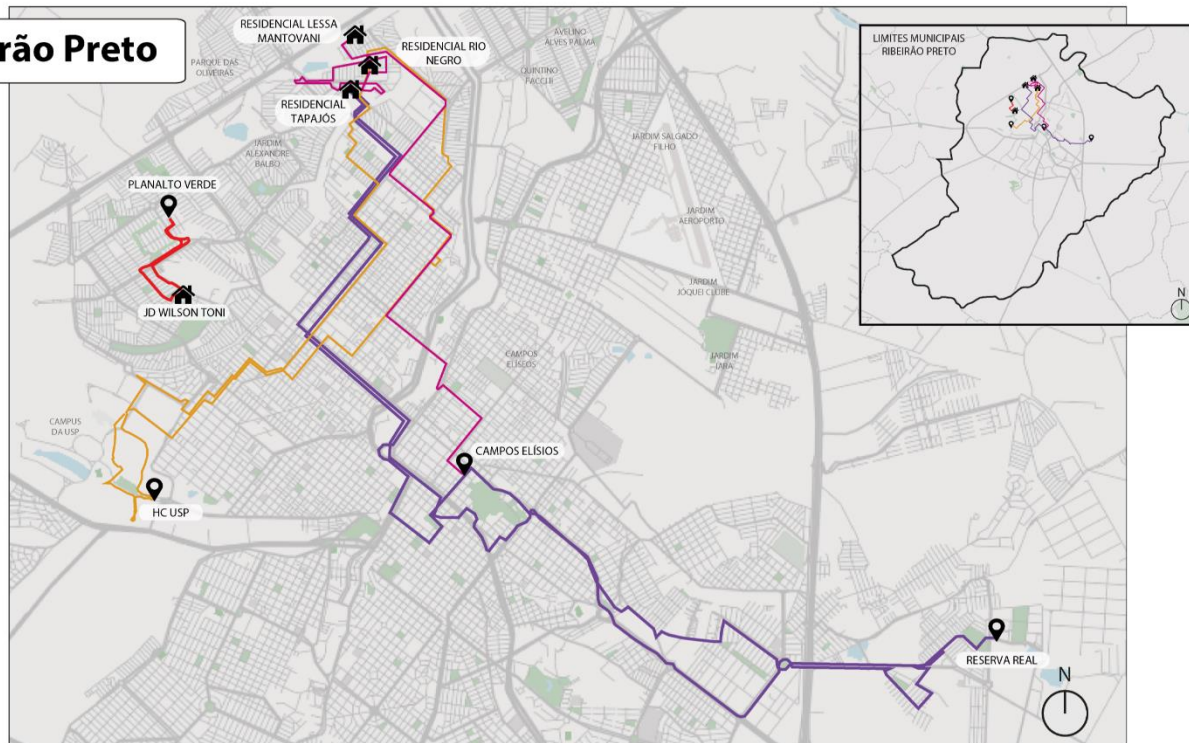
Mapa 9 – Mapa síntese dos percursos urbanos realizados em Ribeirão Preto/SP (2022)

Mapa síntese - Percursos Ribeirão Preto



Legenda

- Casa
- Destino
- Percurso Luzia
Jd. Wilson Toni -> Planalto Verde
- Percurso Maria
Residencial Lessa Mantovani -> Campos Elisios
- Percurso Isabela
Residencial Tapajós -> Reserva Real
- Percurso Priscila
Residencial Rio Negro -> HC USP



Elaboração: CÉSAR, Felipe
Edição: ROSIN, Amanda; ZANON, Júlia.
A partir de Strava e Adobe Illustrator
Fonte: Trabalho de campo, 2022



Ida	Volta
08:30 1,8 km ⌚ 5min	16:30 2,0 km ⌚ 4min

Ida	Ida	Volta	Volta
05:20 13,5 km ⌚ 31min	06:05 450 m ⌚ 6 min	12:30 450 m ⌚ 6 min	13:20 13,5 km ⌚ 31min

Ida	Ida	Ida
06:30 8,7 km ⌚ 20 min	06:45 12,4 km ⌚ 47 min	07:50 1 km ⌚ 12 min
Volta	Volta	Volta
16:40 1 km ⌚ 20 min	17:00 11,5 km ⌚ 27 min	17:45 9,6 km ⌚ 28 min

Ida	Ida	Volta	Volta
10:35 11,4 km ⌚ 27 min	11:11 2,8 km ⌚ 12 min	21:55 1,4 km ⌚ 4 min	22:00 8,77 km ⌚ 24 min

Fonte: Organizado por SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos (2022)

Elaborado por ZANON, Júlia Russi (2024)

Considerando o que está sendo representado no mapa 9 é possível observar que os quatro percursos urbanos acompanhados demonstram interfaces de vivências urbanas que convergem e se aproximam a partir de algumas reflexões e apontamentos.

Luzia tem uma mobilidade cotidiana muito mais acessível do que as demais participantes, isso por usar seu veículo próprio e evitar o uso do transporte coletivo, pois indica serem completamente sucateados e impróprios para a população de Ribeirão Preto/SP. Detectamos, durante nossa conversa antes e depois do percurso urbano, que ela possui uma necessidade de estar inserida em algumas decisões e posições referente ao seu local de moradia, seja atuando enquanto representante do local ou até mesmo como síndica de seu prédio no conjunto habitacional, demonstrando seu interesse em contribuir, porém evidencia um desgaste pela falta de apoio da população que ali reside.

Entretanto, as limitações físicas e socioespaciais que possui a impedem de superar alguns traumas e incômodos referente à sua mobilidade, principalmente pelo fato de não se sentir inserida em alguns espaços que poderia utilizar, como por exemplo o Centro de Ribeirão Preto/SP, que é substituído pela Avenida D. Pedro I que contempla suas expectativas qual seja, em uma percepção condicionada do seu "ir e vir".

Maria demonstra sua preocupação em manter suas atividades de trabalho devido suas contas e o cuidado que tem na educação e formação de seus filhos. Ao destacar suas muitas vivências com relação a Ribeirão Preto/SP, demonstra um afastamento a outras partes da cidade, algo para ela comum e que, para locais de saúde e consumo, procura-se apropriar de meios que não seja exclusivamente o transporte coletivo, por não o considerar eficaz em emergências.

Ela demonstra como o acesso ao transporte coletivo também é pautado na excludência do uso do mesmo, ou seja, limitando seu acesso tanto pela questão econômica como a social, já que não se sente à vontade em frequentar espaço que necessite do ônibus e seu trabalho não compensa o gasto que teria se tivesse um veículo próprio.

O percurso urbano realizado com Isabela foi o mais significativo quando se analisa a dimensionalidade das lógicas fragmentárias na vida urbana de cidadinas e cidadãos residentes em Ribeirão Preto/SP. Além de todas as dificuldades enfrentadas por conta dos acessos para que ela possa realizar sua ida e volta ao trabalho, a mesma reproduz pensamentos observados

no seu cotidiano, como a necessidade de se afastar de certos grupos sociais no seu local de moradia, trazendo a perspectiva de que seu pensamento já visa se diferenciar de outros, assim como se sente segregada em alguns locais que frequenta.

Isabela traz o pensamento da autoss segregação socioespacial que permeia a classe com rendimentos maiores para o contexto de classe de renda mais baixa, baseada também na questão da insegurança urbana que está presente nessas famílias, onde não se sente tranquila com tal realidade e evita frequentar outros espaços tanto pela questão de segurança como pela falta de dinheiro.

Com relação ao percurso acompanhado realizado com Priscila pudemos observar que seus deslocamentos cotidianos são concentrados na ida e volta ao seu trabalho, e ela pouco utiliza o transporte coletivo para outras atividades que não esta. Isto é reflexo de sua condição financeira restrita e das muitas dificuldades que possui com relação a suas contas, principalmente após o falecimento de seu esposo.

Priscila também condiciona sua mobilidade cotidiana a suas atividades de trabalho, algo que está atrelado ao fato de que, não ter como se locomover a não ser pelo transporte coletivo, elimina o interesse dela de estar em outros espaços que sejam interessantes para o seu lazer, por exemplo, o que transforma sua rotina diária centrada apenas no seu trabalho.

Por todas as particularidades observadas nos quatro percursos urbanos realizados uma ficou evidente em nossas análises: o condicionamento que a mobilidade cotidiana de cada uma das participantes possui enquanto viver a cidade, o que evidencia uma mobilidade inexistente, conforme estamos discutindo, pautada na perda do direito à cidade e do andar por ela.

Indicamos que a perspectiva de poder andar e viver a cidade é distorcida mediante o processo fragmentário e suas condicionantes, baseadas nos nossos indicativos iniciais reflexivos, que se revelam a partir dos apontamentos construídos e das análises elaboradas que denotam um "ir e vir" enviesado mediante uma "livre circulação" que não compreende as demandas para além das intencionalidades, ou seja, o andar na cidade dessas mulheres é única e exclusivamente pautada na necessidade do trabalho e não na possibilidade do além deste, que é também direcionado.

A questão do distanciamento relacionado ao uso do Centro Principal de Ribeirão Preto/SP é um indicativo deste direito, pois, quando questionadas sobre atividade de lazer ou de compra, indicaram se apropriar das centralidades localizadas na área onde residem,

destacando a facilidade de acesso e a versatilidade com relação a conseguirem ir em locais que se sentem mais acolhidas.

Conseguimos observar que para as quatro participantes o Centro de Ribeirão Preto/SP se tornou distante com relação às suas necessidades básicas, podendo ser supridas facilmente nas subcentralidades expressas em seus conjuntos habitacionais e não havendo a necessidade de frequentar a área central para realizar atividades como de lazer ou de consumo.

Tal contexto denota o condicionamento de suas mobilidades cotidianas a partir das suas necessidades, que se tornam evidentes a partir de estruturas elaboradas para que elas se sintam melhor em suas socioespacialidades diárias, principalmente se estas estiverem limitadas a questão financeira de cada uma delas.

Portanto, os percursos urbanos realizados foram significativos para entender que a mobilidade cotidiana das quatro participantes é limitada às suas atividades de trabalho, sendo estas condicionadas pelo limites estabelecidos por lógicas trabalhistas viabilizadas por acordos entre empregador e empregados, restringindo o uso do transporte somente para aquela atividade laboral, na qual limitam seus deslocamentos com horas de trabalho adversas e complexas, focando apenas na atividade em si.

Isto condiciona o seu cotidiano de vivência e denota uma mobilidade que é limitada ao que elas condicionam trabalhar, ou seja, o além isto se configura como uma dificuldade descartável que não compensa o esforço laboral, tornando-se uma trivialidade e não um direito à cidade.

As lógicas fragmentárias permeiam o cotidiano de cidadinas e cidadãos a partir de estruturas que estão presentes nas atividades rotineiras mais simples, como o uso do transporte coletivo para o trabalho, e isso evidencia que a cidade média está direcionada para poucas e poucos, onde para a grande maioria ela é um quebra cabeça a ser montado com as peças que são ofertadas pelos agentes de produção do espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades contemporâneas têm demandado observações analíticas cada vez mais aprofundadas e dotadas de apontamentos que direcionem as reflexões para a complexidade que é assinalar e absorver os conteúdos que são trazidos no contexto do espaço urbano delas.

Com isso, a sociedade cidadina está inserida em dimensões que pouco se articulam com a contemporaneidade da urbanização, que se apresenta igual por conta de uma lógica racionalista que busca incidir o capitalismo como modelo de reprodução do espaço urbano, algo que afeta diretamente esta inicialmente apontada.

Neste caso, amplia-se a debilidade existente e já evidenciada do modo de viver desta no contexto urbano, em que as problemáticas outrora assinaladas e que traduzem a dificuldade que é morar na cidade atual são salientadas e representam uma cidade difusa, desagregadora e cada vez mais individualista.

Como fato que alimenta tal pensamento, insere-se as lógicas fragmentárias e suas complexidades, que se tornam elementos a mais para compreender e criticar tal modo de vida urbana, já que elas estão se dinamizando no contexto socioespacial de uma sociedade exposta as dificuldades parcelares de tal lógica e tem moldado o modo de viver e até como se mover nas cidades atuais.

Tais observações se agregam a uma série de outras manifestações que se apresentam para compreender a cidade e o urbano contemporâneas, em que é preciso evidenciar que as metrópoles, cidades médias e cidades pequenas carecem de uma observação mais aprofundada sobre a incidência da lógica fragmentaria na reprodução do espaço urbano delas em que as reflexões busquem indicar que uma está condicionando a forma socioespacial das demais.

O desafio proposto é identificar quais elementos poderão ser utilizados para entender o processo fragmentário e sua incidência no cotidiano da sociedade cidadina. Apontamos que há uma pluralidade de possibilidades que poderão ser utilizadas como elementos analíticos, tal qual a mobilidade foi aqui utilizada, podemos tecer reflexões a partir do lazer, do consumo, do trabalho, das práticas espaciais, do gênero, da interseccionalidade e uma infinidade de outros apontamentos analíticos.

Nossa opção pela mobilidade em sua dimensão cotidiana é por entender e trazer à luz a compreensão de como as lógicas fragmentárias estão presentes em atividades simples mediante uma visão reescalar da vida urbana onde identificamos que o "ir e vir", ato tão comum quando não observado com mais afinco, se deturpa e complexifica-se mediante lógicas que subvertem as práticas espaciais da sociedade cidadina.

Isto se acentua quando observamos o andar pela cidade a partir da ótica feminina, algo que surge como uma perspectiva já existente e oportuniza uma reflexão mais aprofundada sobre a presença da mulher na cidade.

Obviamente, nossa visão masculina sobre o cotidiano feminino na lógica fragmentária não deve ser tomada como uma totalidade ou finalização de uma observação, mas sim como elemento motivador, agregador e uma contribuição para um debate futuro sobre o gênero e a mobilidade, algo que nos anima em poder contribuir.

Inclusive, ter direcionado nossas análises pelo contexto feminino, foi uma alternativa frente a aversão masculina em fazer parte de análises e estudos que possibilitem compreender o cotidiano deles, seja pelo pré-conceito ou por uma não compreensão do que está sendo proposto, algo que ganha atenção frente ao distanciamento que vem sendo reforçado com relação a ciência.

Para além disto, ressaltamos que o andar aqui trazido ao debate foge da perspectiva sociológica adotada no sentido de trazer um conteúdo ao passo que é realizado na cidade e no urbano. Compreendemos que o *flaneur* utilizado como metodologia para dar base ao entendimento do andar e da vivência é importante dentro de suas devidas aplicações, porém em nosso trabalho aqui realizado, buscamos fugir desta visão mais ufanista para uma que seja objetiva sem perder seu caráter fundamental de relevância para a sociedade em si.

A identificação de uma mobilidade cotidiana que se transiciona na lógica fragmentária é oriunda da percepção da negação ao direito do "ir e vir" conforme previsto e, quando observado pelo prisma feminino, agrega ainda mais valor ao conteúdo trazido já que denota-se muitas evidências referentes ao cerceamento do direito de "ir e vir", mas também questões relacionadas à segurança delas e a percepção sobre tais análises indicadas.

Assim sendo, nossa perspectiva de entender a mobilidade, suas dimensões e possibilidades teóricas advém da compreensão de observar o urbano para além da visão rasa e sim dinamizar o pensamento sobre como as lógicas fragmentárias estão presentes e permeadas no cotidiano de todas e todos, em que o andar pela cidade se manifesta como elemento político perante uma complexidade de vivência urbana que fica aqui destacada, o que contribuiu para nossas análises.

Suscitamos também indicar que estas lógicas estão presentes na forma como compreendemos outras construções teóricas já existentes, como é o caso da mobilidade. Ao apontarmos a questão da mobilidade socioespacial e a mobilidade inexistente indicamos pensar

que ambas estão sendo trazidas para o debate como forma de explicar e entender o cotidiano de delas perante a complexidade da lógica fragmentária em que não se fundamenta mais observar o "ir e vir" como mero elemento de movimentação, mas como instrumento politizado.

A ideia da politização do andar vem no sentido dos acessos que elas podem obter quando rompem com a condição estabelecida para o deslocar-se. Quando questionam a qualidade do transporte, da possibilidade de melhorias e das inconsistências representadas nas modificações trazidas pelo poder público denotam a intenção de pensar para além da estrutura vigente, buscando soluções como as denúncias que realizam, as críticas aos sistemas e etc., que consideramos também uma visão politizada.

Obviamente compreendemos que a quantidade de definições trazidas com relação a mobilidade, conforme trouxemos em nosso texto, amplia uma literatura sobre o tema e torna este de extrema importância e reflexão. A polissemia existente, como se avilta pensar que pode ser algo apenas para preenchimento de conteúdos, é um elemento necessário que visa ampliar as reflexões e entendimentos como oportunizar que o debate se expanda e trace novas possibilidades teóricas, algo possível no âmbito geográfico.

Nossa adoção por utilizar lógica e não processo fragmentário advém da perspectiva já apresentada de não inferir que ela é algo dado, fato conhecido e explanado enquanto elemento analítico, mas sim um movimento conceitual e teórico que tem estado presente como conteúdo e representado como forma a partir das observações realizadas no âmbito da reprodução do espaço urbano.

Entendemos tal perspectiva desta forma visando respeitar o fato de que a lógica fragmentária e seu possível processo carecem de estudos que busquem agregar ainda mais conteúdo aos pensamentos que estão sendo desenvolvidos para entender a cidade e o urbano, algo que é fundamental analisarmos e pontuarmos como oportunidades de pesquisas futuras.

Deste modo o esforço da leitura "ida e vinda", a contextualização da mobilidade e suas novas formas de compreensão e as lógicas fragmentárias pensadas como contextualização teórica suscitam a formação de pensamentos que busquem agregar conteúdo as questões do urbano e da cidade, vide a complexidade apresentada por estas na contemporaneidade que desvelam novos entendimentos sobre.

Tal apontamento se exemplifica ao falarmos das cidades médias e sua análise observada a partir da lógica fragmentária. Para inferir tal assertiva precisamos realizar uma reflexão espaço-temporal sobre a formação socioespacial da cidade, sua expansão e sua inserção na

urbanização contemporânea atual, onde compreendemos que a possibilidade de uma amplitude maior das análises sobre este processo de estruturação urbana demanda entender as novas interações que permitem outros entendimentos sobre o espaço urbano.

Ao realizarmos tal perspectiva com Ribeirão Preto/SP buscamos observar como ela pode ser devidamente analisada e compreendida enquanto cidade com representatividade no contexto urbano brasileiro, vide sua relevância no setor de comércios, serviços e do agronegócio nacional. Sua escolha, portanto, não foi feita de forma aleatória e não compreensiva de sua capacidade como elemento analítico, algo que devido as nossas reflexões, evidenciou-se em uma escolha extremamente positiva.

Enquanto cidade média, tem uma importância na rede urbana brasileira conforme trouxemos em nossas ponderações sobre o contexto histórico e espaço-temporal de sua formação, que oportuniza observar de forma organizacional a formação socioespacial de uma cidade média e a atuação das lógicas fragmentárias nesta.

Com isso, é possível traçarmos os apontamentos necessários para compreender como a "Califórnia Brasileira" é um exemplo tácito da atuação fragmentária como elemento de reprodução do espaço urbano, condicionado pelas diretrizes-bases que fomentam a lógica fragmentária e foram desenvolvidas no decorrer do trabalho apresentado.

É preciso então, por esta visão, que sejam elaboradas reflexões a partir de entender como a condição socioespacial da vida urbana das e dos residentes em Ribeirão Preto/SP é influenciada pela lógica fragmentária que tem sido reproduzida no contexto do espaço urbano e denotado a partir de uma nova forma de observar esta.

Para isso, compreendemos que a mobilidade cotidiana possui sua relevância por conta da possibilidade de ser um direito negado, conforme já expusemos, e que possibilita pensarmos na infinidade de acessos e perdas que a sociedade cidadina pode obter com o desenvolvimento da fragmentação do espaço.

Observa-se então a necessidade de pensarmos em metodologias e procedimentos que dialoguem com toda a complexidade existente na formação urbana da cidade média atual e que possibilite tensionarmos reflexões sobre sua reprodução, algo que realizamos de forma completa ao utilizar dos percursos urbanos acompanhados.

Estes se revelaram instrumentos extremamente importantes na compreensão do direito de "ir e vir" da sociedade cidadina residente em Ribeirão Preto/SP. Conforme expusemos, e faremos uma reiteração, a mobilidade cotidiana não se configura como um direito ao acesso

delas e deles, pelo contrário, torna-se um elemento condicionado que somente encontra sua solução célere a partir do direito de possuir um veículo para deslocar-se ou fazer uso do transporte coletivo.

Ao utilizar este, é preciso compreender que há uma perspectiva enviesada de um mecanismo de deslocamento obtido por uma empresa que visa o lucro a partir dele, indicando que trajetos serão realizados e o valor que será pago pelo mesmo, não suscitando outras alternativas para além destas apontadas.

Ou seja, os percursos urbanos acompanhados evidenciaram uma mobilidade condicionada e que não oferece o direito a "ir e vir" de forma plena, o que convencionamos denominar e explicar como inexistente. Ela, articulada com a mobilidade socioespacial que foi utilizada como mais um agregador analítico, busca tensionar a questão do direito de andar pela cidade pela sociedade cidadina de forma plena e não condicionada.

Neste prisma analítico, entendemos que a mobilidade inexistente nega o direito à cidade ao dificultar e condicionar os acessos da sociedade cidadina de Ribeirão Preto/SP mediante fatores limitantes como a debilidade do transporte coletivo, os custos na aquisição de um veículo próprio, a defasagem do salário, os gastos diários e as limitações ao lazer, pontos que destacamos terem sido os mais evidenciados em nossa pesquisa.

O interesse que tivemos ao utilizar de conjuntos habitacionais localizados nas áreas periféricas de Ribeirão Preto/SP advém da perspectiva criada em dialogar no sentido de contrapor que políticas como a do PMCMV sejam suficientes para mitigar as problemáticas urbanas e socioespaciais existentes no contexto do espaço urbano de uma cidade média.

O que foi indicado e dialogado por nós é que essas devem ser sim utilizadas como forma de organizar e ofertar modos e meios de uma vida urbana adequada, entretanto, devem ser realizadas de forma compreensiva e pensadas a partir de uma visão que priorize também a condição socioespacial da vida urbana de todas e todos, como forma de contrapor uma lógica de reprodução do espaço urbano pautado apenas no lucro máximo.

Ao utilizarmos do apoio das cidadinas de nossa pesquisa, conseguimos reforçar ainda mais nossa perspectiva de uma mobilidade sem direitos, já que as participantes evidenciaram como é complexo o "ir e vir" na cidade permeada pela lógica fragmentária seja pelos acessos, inseguranças e possibilidades de transitar.

Até mesmo quando uma delas possui veículo próprio para tal atividade sua mobilidade fica cerceada por experiências que a distanciam de querer vivenciar a cidade, o que reforça a

visão de que a celeridade com relação aos acessos difere da possibilidade deste ser realizado de forma plena por elas, algo que ficou demonstrado de forma clara.

Mesmo que pensássemos em alternativas, como expusemos em nosso capítulo inicial, ainda faltaria articular uma mudança de pensamento que seja prévia a necessidade de políticas de segurança para essas mulheres se movimentarem na cidade, ou seja, é preciso que seja viabilizada uma política de combate a insegurança delas para posteriormente ofertar mecanismos de defesa mais efetivos como a bicicleta, por exemplo.

Pelo exposto em nossas considerações finais, teceremos alguns apontamentos que buscam fechar um raciocínio aqui trazido, mas também pontuar possibilidades reflexivas para análises futuras que poderão agregar ainda mais embasamento para nossos diálogos e fornecer mais elementos dialógicos ao debate aqui elevado.

A priori, inferimos que a urbanização contemporânea é reflexo de pensamentos e estruturas que buscam considerar apenas uma parcela da população que reside nas cidades: aquela que pode pagar por uma vivência no urbano atual. Esta é condicionada pelos agentes do capital, que tem tido uma presença significativa no que se refere a produção do espaço urbano, afetando a vida cotidiana e o direito de “ir e vir” da sociedade.

A cidade contemporânea, e aqui falaremos da média, não é mais cidade de todas e todos, que oportuniza chances democráticas e experiências de sociabilidades completas, pelo contrário, ela é um exemplo do distanciamento ocasionado pela diferença socioespacial pautada na questão econômica da sociedade cidadina, elemento que se tornou objeto de mensuração.

O direito à cidade aqui se torna bandeira de disputa e de intensa reflexão que necessita ser reforçada e trazida ao centro do debate sempre que possível, pois agora possui influências das práticas espaciais e da condição da vida urbana como elementos que são interferidos pelas transformações ocasionadas pelas lógicas apresentadas.

O “ir e vir” virou um instrumento de análise política e uma possibilidade de luta para todas e todos, principalmente elas, dado o condicionamento que é realizado para a mobilidade cotidiana. É preciso observar que esta não pode ser mais pensada somente como objeto de políticas públicas que viabilizem o deslocar-se para os veículos, mas sim, centro de um debate relacionado ao questionamento: que cidade querem para a sociedade cidadina mais pobre?

Isso se denota com a periferização da vida urbana em sua formação a partir da alocação de famílias de baixa renda em áreas periféricas. Aqui, retomamos o alerta inicialmente trazido de pensar a condição periférica pela sua forma e não pelo conteúdo, sendo este elemento

analítico mais aprofundado e com nuances mais abissais do que as aqui por nós tensionadas, não correndo o risco de sermos limitadores de um debate extremamente relevante.

Nossa proposta de pensar a periferização da vida urbana é relacioná-la com os apontamentos que Santos (2019) trouxe referente a pauperização ocasionada por políticas públicas direcionadas para famílias mais pobres, como as das habitações populares que já tensionamos, mas que desconsideram a necessidade de pensar os acessos possíveis para famílias que residem em áreas periféricas com uma infraestrutura débil.

É preciso pensar que a condição periférica é condicionada pela lógica fragmentária a partir do território policêntrico e a dessolidarização com o próximo, conforme trouxemos a partir de Salgueiro (2001) que delineou condicionantes fundamentais para entender o urbano fragmentário que está posto em Ribeirão Preto/SP e pudemos observar em campo como ganham forma e representatividade no espaço urbanizado.

Tal assertiva se baseia no acompanhamento realizado com as participantes de nossa pesquisa, que trouxeram em suas falas e trajetórias elementos que pudessem corroborar com tais pontos como a falta de sensação de se sentir naquele espaço ou até mesmo a oportunidade da formação de uma subcentralidade que evite o acesso ao Centro, por também não pensar que faz parte daquele lugar, porém se identifica com aquela localidade subcentral.

Com isso, temos a complexidade da condição socioespacial da vida urbana evidenciada pela lógica fragmentária refletida a partir da mobilidade, que se transiciona e desvela outras possibilidades reflexivas que culminam no entendimento de uma cidade parcelada, com ilhas de isolamento que não dialogam entre si e pouco trazem como importância para o cotidiano de todas e todos.

Assim sendo, o aqui exposto buscou ser um instrumento de reflexão que contribua para as análises referentes a fragmentação da vida urbana em seu conteúdo mais profundo, que é o referente a socioespacialidade. Entretanto, não iremos inferir neste como processo em curso por acharmos que a intensão de observar suas lógicas ainda deva ser realizada para dar mais fundamentos as nossas reflexões aqui trazidas e com uma amplitude que poderá ser realizada pelas pesquisas que surgirem.

Com isso, fecharemos nossos apontamentos suscitando a necessidade de pensarmos a questão do "ir e vir" na cidade pautada na lógica fragmentária como um direito perdido classificado por nós como mobilidade inexistente, ou seja, uma mobilidade que não possui suas

garantias legais e democráticas, mas sim condicionada por um pensamento em fragmentos da reprodução do espaço urbano.

Faremos também um apontamento no sentido de analisar esta indicada pela perspectiva da mobilidade socioespacial, sendo que ambas possuem suas organizações teóricas pautadas na reprodução do espaço urbano a partir da lógica capitalista, o que subverte o “ir e vir” a uma condição de poder pagar por isso e retrata uma condição socioespacial precárias das famílias mais pobres residentes em áreas periféricas.

Dado o exposto, há possibilidades analíticas que foram apresentadas que servirão de estudos futuros e que foram apresentados com um único objetivo: servir de conteúdo para mais pesquisas que dialoguem sobre o direito à cidade da sociedade cidadina relacionadas a condição da vida urbana dela a partir de suas práticas.

Estas se revelaram fatores de extrema importância para nossos apontamentos, já que possibilitaram a construção de ideários analíticos que trouxeram mais elementos para que pudéssemos pensar em como a vida urbana tem sido tensionada em uma lógica fragmentária que molda o urbano e cidade, refletido em complexidades que surgem cotidianamente.

Portanto, tal trabalho contribuiu para entender a cidade fragmentada a partir de lógicas que a tem moldado afetando a condição socioespacial urbana da sociedade cidadina sendo estas afetadas por uma infinidade de outras reflexões, a partir da mobilidade e suas transições.

Compreendemos que o debate aqui se encerra, mas necessita continuar com outras visões críticas, divergências e apoios conceituais que servirão de elementos estruturais que contribuirão ainda mais para entender o urbano e a cidade média contemporânea.

O que inferimos aqui é que o debate fragmentário está permeado no cotidiano da sociedade residente nas cidades médias, principalmente nas áreas periféricas mais pobres e que o “ir e vir” nelas está deturpado e descaracterizado, refletido na condição socioespacial da vida urbana de todas e todos.

REFERÊNCIAS

ABATE, Alexandre Antônio. As vozes da fragmentação socioespacial: Uma análise a partir da (i) mobilidade e da (in) acessibilidade urbanas dos cidadãos residentes em Ribeirão Preto/SP. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA. 14., 2021, **Anais...**, 2021, p. 1 – 14.

ABREU, Marlon Altavini. Transformações espaciais e a produção imobiliária nas cidades de Londrina e Ribeirão Preto. In: ABREU, Marlon Altavini. **Produção imobiliária e os espaços**

de financeirização: entre o abstrato da riqueza financeira e o concreta da cidade produzida. 2019. 232 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista. p. 54 – 97.

AMORE, Caio Santo. “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In: AMORE, Caio Santo, SHIMBO, Lúcia Zanin, RUFINO, Maria Beatriz Cruz. **Minha casa... e a cidade? avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 11 – 28.

AMORIM, Paulo Henrique Silva de. **Fragmentação socioespacial, práticas espaciais e cotidiano:** bairro Residencial Integração – Uberlândia (MG). Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Uberlândia (MG), 2022, 161 f.

AMORIM, Paulo Henrique Silva de, FILHO, Vitor Ribeiro. Da segmentação à fragmentação socioespacial: Análise do Residencial Integração – Setor Leste de Uberlândia/MG. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA. 14., 2021, **Anais...**, 2021.

ARBUCIAS, Joaquín Susino. **Movilidad residencial:** Procesos demográficos, estrategias 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.

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

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

BENDER, Pablo Martin, GOES, Eda Maria. Espaço público y fragmentación socioespacial: Dimensión jurídico-política y temporalidades diferenciadas en parques públicos de Chapecó (sc), Brasil. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 2, n. 45, 2023.

BRENNER, Neil. **Implosions-Explosions:** Towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis, 2014.

BRENNER, Neil. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP**, v. 17, n. 1, p. 198 – 220, 2013

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2000.

CALIXTO, Maria José Martinelli, BERNARDELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora, MAIA, Doralice Sátyro, ARAÚJO, Caline Mendes. Do BNH ao PMCMV: O processo de conformação

de novas periferias urbanas em cidades médias brasileiras. **GEOgraphia**, v. 24, n. 53, p. 1 – 18, 2022.

CALIXTO, Maria José Martinelli, DA SILVA, Paulo Fernando Jurado, BERNARDELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora. Os novos vetores da produção do espaço urbano em Dourados/MS e o processo de reconfiguração da periferia. **Confins**, n. 56, 2022.

CALIXTO, Maria José Martinelli. Da lógica centro periférica à lógica socioespacial fragmentária em uma cidade média. **Mercator**, v. 20, p. 1 – 18, 2021.

CANALES, Karina Soto, QUIROZ, Sheila Ferniza. Imaginarios urbanos y violència de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano: Zona metropolitana de Monterrey. **Quivera**, p. 89 – 109, 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri Diferenciação socioespacial. **Cidades**, v.4, n. 6, p. 45-60, 2007.

CARVALHO, Márcia Cardim. Mobilidade residencial de famílias de baixa renda e estruturação interna da cidade. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 17.; 2017. São Paulo/SP. **Anais...** São Paulo: 2017.

CAVALCANTI, Murilo Petito. **Vida entre muros**: Sociabilidades urbanas e distanciamento socioespacial. 2021. 115 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Ciências e Letras – Universidade Estadual Paulista (FCL/UNESP)

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

COHAB – RP. **Relação de conjuntos em ordem cronológica**. 2017. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/cohab/relacao-dos-conjuntos-em-ordem-cronologica> Acesso em: 03.dez.2020

CORRÊA, Roberto Lobato. Notas sobre diferenciação espacial. **GEOUSP**, v. 26, n. 1, p. 1- 9, 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periferia urbana. **GEOSUL**, v. 1, n. 2, p. 70 – 78, 1986.

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, p. 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.

D’ANDREA, Tiarajú Pablo. Contribuições para a definição dos conceitos *periferia* e *sujeitas e sujeitos periféricos*. **Novos Estudos – CEBRAP**, v. 39, n. 01, p. 19 – 36, 2020.

FERNANDES, Jefferson Santos, CATELAN, Márcio José. Cidades médias e as expressões da hierarquia-heterarquia no sistema urbano brasileiro. **Mercator**, v.22, p. 1 - 17, 2023.

FERNANDES, Sílvia Aparecida de Sousa. Políticas públicas de habitação popular: Os papéis da Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto – COHAB/RP no desenvolvimento urbano. **DIALOGUS**, Ribeirão Preto, v.1, n.2, p.43-63, 2006.

FRÚGOLI, JR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2007.

GAENSLY, Guilherme. Trabalhadores na colheita de café na Fazenda Guataparã. **Acervo do Museu de Imagem e Som**. 1903. Disponível em: <https://acervo.mis-sp.org.br/fotografia/trabalhadores-na-colheita-de-cafe-na-fazenda-guatapara> Acesso em 30.nov.2021

GOMES, Marcos Antônio Silvestre. Desvelando o mito da “Califórnia: Aspectos da desigualdade socioespacial em Ribeirão Preto/SP. **Revista Geografia UFJF**, v.2, n. 1, p. 1 – 11, 2011.

GUIMARÃES, Leandro da Silva. Periferia e espaços periféricos: notas gerais. **Perspectiva Geográfica**, v. 10, n. 13, p. 109 – 118, 2015.

HANSON, Susan. Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture**, n. 17, v. 1, p. 5 – 23, 2010.

IBGE CIDADES. **Frota de veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?indicador=28122&ano=2020&localidade1=354340&localidade2=354140> Acesso em: 30 de maio de 2022.

_____. **Presidente Epitácio**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-epitacio/panorama> Acesso em 02 de setembro de 2022.

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.

JIRÓN, Paola, IMILLIÁN, Walter. Moviendo los estudios urbanos: La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. **Revista del área de estudios urbanos**, n. 10, p. 17 – 36, 2019.

JIRON, Paola, SINGH, Dhan Zunino. Movilidad urbana y Género: Experiencias latinoamericanas. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, p. 1 – 8, 2017.

SILVA JÚNIOR, Luiz Gilberto, PORTELLA, Adriana Araújo, MEDVEDOVSKI, Nirce Saffer, KIKUCHI, Fernando Henrique Nascimento. Os percursos urbanos de usuários idosos: Avaliação dos deslocamentos através de mapas mentais. **Revista PIXO**, v. 3, n. 11, p. 249 – 267, 2019.

SILVA JUNIOR, Roberto França Silva, RUTKOVSKI, Gilmar José. Fragmentação urbana, (re)produção da cidade e evolução da mobilidade em Irati/PR: Uma análise pelo transporte público. **Entre-Lugar**, Dourados/MS, ano 2, n. 4, p. 17-38, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2008.

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

LEFEBVRE, Henri. A forma urbana. In:_____. **A revolução urbana**. 1. ed – Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999, p. 109 – 125

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEGROUX, Jean. A lógica urbana fragmentária: Delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Caminhos da Geografia**, v. 22 n. 81, p. 235 – 248, 2021.

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

MAIA, Doralice Sátyro. A periferização e a fragmentação da cidade: loteamentos fechados, conjuntos habitacionais populares e loteamentos irregulares na cidade de Campina Grande. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, p. 1 – 23.

MARCONDES, Renato Leite. O café em Ribeirão Preto (1890-1940). **História Econômica & História de Empresas**, v. 10, p. 171 – 192, 2007.

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).

MATURANO, Ricardo Gómez. Urbanizaciones cerradas y fragmentación urbana. In: LONDOÑO, Luz Stella Carmona *et al.* **El habitar contemporáneo desde las unidades residenciales en América Latina**. 1. ed – Medellín: UPB, 2021, p. 214 - 235

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.

MEDEIROS, Bianca Freire, ADERALDO, Guilherme e DUARTE, Fernanda. Fronteiras, ativismos e (i)mobilidades: perspectivas estético-políticas. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 10, n. 2, p. 3 – 14, 2021

MELO, Renata da Silva. Fios de uma costura urbana: Refazendo caminhos de um trabalho entre a casa e a rua. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 10, n. 2, p. 114 – 124, 2021

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

MUSEMBANI, Letícia. **Mobilidade urbana em Ribeirão Preto e suas interfaces com a dimensão regional**. 2014. 181 f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo). Centro Universitário Estácio de Ribeirão Preto UNISEb.

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).

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. Sobre as metodologia(s). In:_____. **A nova condição urbana: Espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade – Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP**. 2018. 486 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), p. 33 – 37.

PEREIRA, Silvia Regina. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRITICA, 10., 2008, Barcelona, **Anais...**, Barcelona: 2008, p. 1 – 12.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 326 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (PPGG - FCT/UNESP).

PINTO, Bruna Miranda. **Viver a cidade: Percursos urbanos como meio para se pensar uma mobilidade mais participativa na cidade de Presidente Epitácio/SP**. 2021. 95 f. Trabalho final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP).

PIRES, Júlio Manuel. O desenvolvimento econômico de Ribeirão Preto/SP: 1930 – 2000. In: CAMPOS, Maria Christina Siqueira de Souza e LUNARDELO, Paulo Henrique. **A Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto/SP: Um espelho de 100 anos**. 1 ed. Ribeirão Preto/SP: Lau Baptista, 2004, p. 1 – 23.

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

PREVÔT-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.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade, hoje: Leitura da experiência urbana. **Cadernos CRH**, v. 18, n. 45, p. 411 – 422, 2005.

RUBIM, Barbara, LEITÃO, Sérgio. O plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, v. 27, n.79, 2013, p. 55 – 66.

SALAZAR, Andrea. Experiencia de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: Explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista. **Revista INVI**, n. 36, v. 102, 2021, p. 127 – 156.

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

SALGUEIRO, Teresa Barata. Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano. **Inforgeo – Espaços urbanos**, n. 14, 1999, p. 65 – 76

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

SANTOS, Elizete de Oliveira. Segregação ou fragmentação socioespacial? Novos padrões de estruturação das metrópoles latino-americanas. **GeoTextos**, vol. 9, n. 1, p. 41-70, jul. 2013. 41-70

SANTOS, Danilo Brich dos. **O papel da COHAB-RP na produção do espaço urbano em Ribeirão Preto/SP**. 2017. 174 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: O caso de São Paulo**. 2 ed. São Paulo: EdUSP, 2019.

SANTOS, Milton. O presente como espaço. In: _____. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed – São Paulo: EdUSP, 2009, p. 13-51.

SANTOS, Milton. O espaço: sistema de objetos, sistema de ações. In: _____. **A natureza do espaço**. São Paulo: EDUSP, 2008, p. 38 – 53.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed – São Paulo: EdUSP, 2007.

SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: EdUSP, 2005.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 9ª ed. Rio de Janeiro, Record, 2001.

SANTOS, Leonardo. Moradores da favela temem por reintegração de posse em Ribeirão Preto. **A cidade On – Ribeirão Preto**. 2019. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/cotidiano/NOT,0,0,1402637,moradores+de+favela+temem+por+reintegracao+de+posse+em+ribeirao+preto.aspx> Acesso em 30.nov.2021

SENTOMA, Daiane Regina Lopes; ZANON, Júlia Russi. Mobilidade e vivência de mulheres na cidade de Presidente Prudente/SP: Um estudo de caso por meio dos percursos urbanos acompanhados. In: XX ENANPUR, 20, 2023, Belém/PA. **Anais do XX ENANPUR**, 20, 2023, Belém/PA. Disponível: <http://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st12-13.pdf> Acesso em 23/02/2024

SILVA, Késia Anastácio Alves, TEIXEIRA, Vanessa Moura de, SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões da centralidade urbana e a diferenciação socioespacial: Um olhar através das práticas espaciais. **Geografares**, v. 1, n. 33, p. 113 – 139, 2021.

SILVA, Victória Aparecida Batista. **A produção de habitação verticalizada pelo Programa Minha Casa, Minha Vida na cidade de Ribeirão Preto**: Agentes e intencionalidades. 2018. 75 f. Monografia (Bacharel em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP).

SOUZA, Josy Dayanny Alves. **Segregação, habitação social e práticas socioespaciais: O mergulho no cotidiano**. 2017. 198 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Integradas do Pontal - Universidade Federal de Uberlândia (FACIP/UFU).

SOUZA, Marcelo Lopes de. Cidades fragmentadas, medo generalizado: das “áreas de risco” à “ubiquidade do risco”. In: _____. **Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008, p. 54 – 93.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Da diferenciação à fragmentação socioespacial. In: GOÉS, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. Curitiba: Appris, 2019, p. 77 – 104.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Da segregação à fragmentação socioespacial. In: _____. **Espaço fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora UNESP, 2013, p. 273 – 301.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Diferenças e desigualdades em cidades médias no Brasil: Da segregação à fragmentação socioespacial. In: CONGRESS OF THE LATIN AMERICAN STUDIES ASSOCIATION, 2019, Boston, **Anais...**, Boston: 2019, p. 1 – 25.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida, CORREA, Roberto Lobato, PINTAULDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2016, p. 61 – 93.

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.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. v. 11, n. 245, p. 1 – 14, 2007 b.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *et al.* Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: Escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. In: XX ENANPUR, 20, 2023, Belém/PA. **Anais do XX ENANPUR**, 20, 2023, Belém/PA. Disponível: <https://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/07/sl-17.pdf> Acesso em 17/08/2023.

SPOSITO, Eliseu Savério, TEIXEIRA, Vanessa Lacerda, SILVA, Késia Anastácio Alves da. Mobilidade cotidiana e acessibilidade na cidade fragmentada: O caso de Ribeirão Preto/SP. *Cidades*, v. 14, n. 23, p. 138 – 160, 2022.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. Desafios do método e da metodologia. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 17., 2019, Quito, *Anais...*, Quito: 2019, p. 1 – 21.

SOUSA, Marcos Timóteo. Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano. *Sociedade & Natureza*, v. 17, n.33, p. 119-129, 2005.

TAFFAREL, Virgínia Scherer. **Mobilidade urbana**: Análise dos fatores que causam o contínuo crescimento do uso do automóvel nas cidades brasileiras. 2015. 85 f. Trabalho de Diplomação (Engenharia Civil) – Escola de Engenharia Civil, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

TEIXEIRA, Ricardo. **Prefeitura inaugura Jardim José Wilson Toni, um dos primeiros imóveis protocolados no Brasil do “Minha Casa, Minha Vida”**. 2011. Disponível em: <http://jricardoteixeira.blogspot.com/2011/08/prefeitura-inaugura-jardim-jose-wilson.html> Acesso em 23 de junho de 2022.

TRANSERP. **Ribeirão Mobilidade**. 2018. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-aud-tecnica-06-10.pdf> Acesso em 22 de junho de 2022.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

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.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana**: O que você precisa saber? São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo A, CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de, PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Brasília: CEPAL, 2011.

VIDAL, Laurent. Les mots de la ville au Brésil. Un exemple: la notion de fragmentation, *Cahiers des Amériques Latines*, n. 18, p. 161-181, 1995.

VILLÁGRAN, Paula Soto. Diferencias de género en la movilidad urbana: Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, n. 16, p. 127 – 146, 2017.

ZAMBONI, Débora. DENALDI, Rosana., MIOTO, Beatriz. Os espaços residenciais fechados do setor sul de Ribeirão Preto e o domínio do capital mercantil no processo de expansão urbana

no município nos anos 2000. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, p. 1 – 14, 2019.

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).

ANEXOS



ROTEIRO - ENTREVISTAS COM CIDADINOS

Cidade:

Entrevistada/o:

Entrevistador/a/es:

Local de realização da entrevista:

Data:

Horário aproximado:

Gravada () sim () não

Transcrita () sim () não Transcrita por:

Nome do arquivo com a gravação:

Nome do arquivo com a transcrição:

Se houver, outros contatos indicados pelo/a entrevistado/a:

Relatório elaborado pelo entrevistador:

- Iniciar a entrevista apresentando rapidamente o objetivo da pesquisa e agradecendo a participação.
- **INFORMAR QUE A ENTREVISTA PRECISARÁ SER GRAVADA**, mas que a identidade da pessoa será mantida em sigilo. Pedir para a pessoa confirmar que concorda.
- Explicar que o roteiro se compõe de perguntas simples sobre a vida cotidiana da pessoa e que ela deve informar se sentir algum desconforto sobre o que está sendo perguntado.

A – Questões introdutórias

1. Qual sua idade?
2. Qual seu nível de escolaridade?
3. Qual sua faixa de renda familiar aproximada? [em caso de entrevista com segmentos de baixo poder aquisitivo, perguntar: recebe algum auxílio do governo?]
4. Qual sua ocupação?
5. Onde você trabalha/estuda?
6. Descreva sua rotina num dia comum.
7. Houve mudanças em função da pandemia de COVID-19? [mobilidade, trabalho...]

B – Habitação

8. Com quem você mora? Quem são essas pessoas? O que elas fazem? Que idades têm?
9. Em que bairro você mora? Há quanto tempo mora neste bairro?
10. Como é o seu bairro? Descreva.
11. Onde morava antes?
12. A casa em que mora hoje é própria? Financiada? Alugada? Cedida?
13. Como é a sua casa? Descreva.
14. O que significa para você ter conseguido essa casa? [Especialmente se for MCMV]
15. A casa já foi reformada? O que foi reformado?
16. [Caso a resposta anterior tenha sido negativa] Gostaria de reformar?
17. A casa anterior era própria ou alugada?
18. Por que você escolheu este bairro para morar?
19. Do que você gosta no bairro?
20. Do que não gosta?
21. Gostaria de se mudar se pudesse? Por quê? Para qual bairro?
22. Em qual bairro da cidade você não moraria? Por quê?
23. [Se não comentou] Como é sua vizinhança?
24. Você tem relações de amizade com os vizinhos?
25. Existe na vizinhança grupo de WhatsApp para compartilhar informações?
26. Existem imigrantes no bairro? Haitianos/venezuelanos/nordestinos?
27. [Caso a resposta anterior for positiva] A existência de imigrantes traz problemas/conflitos ao bairro?
28. O que você acha da infraestrutura do bairro?
29. O que as outras pessoas pensam/dizem sobre seu bairro?
30. Você considera o seu bairro inseguro? Por quê?
31. Você adota medidas de segurança na sua casa? Quais?

32. Nas cidades que pesquisamos, temos visto que os condomínios fechados estão em expansão. E aqui? O que acha disso?
33. [No caso de entrevista em conjunto com MCMV] E quanto ao fim do MCMV – Faixa 1, qual a sua opinião?
34. Participa de associação de bairro, sindicato, associação de pais na escola, entidade profissional, reuniões de ONGs ou CRAS, audiências públicas... ou alguma outra entidade desse tipo? Por quê?
35. Como e onde vê seu futuro?

C – Lazer

36. Como é o seu lazer? Onde?
37. Qual a frequência das suas atividades de lazer?
38. Tem espaços públicos no bairro em que mora (praças, parques, feiras, pista de caminhada, biblioteca, calçada etc.)?
39. [Em caso de resposta positiva] Você os utiliza? Quais deles? Para quais atividades?
40. [Em caso de entrevistas com moradores de espaços fechados com áreas de lazer de uso privado] Você utiliza a área de lazer do seu condomínio? [Se sim] Com que frequência? [Se não] Por que não?
41. Você sabe se há espaços públicos [fora do seu bairro] na cidade [parques, praças, feiras, pistas de caminhada, bibliotecas etc.]? Quais?
42. Frequenta esses lugares? Por quê?
43. [Em caso de resposta negativa] Você gostaria de frequentá-los? Por que não frequenta?
44. Você costuma ficar em casa? Fica muito tempo em casa? Gosta de ficar em casa?
45. Utiliza plataformas da internet para assistir filmes e seriados? Costuma fazer isso sozinho ou acompanhado?
46. [Em caso positivo] A existência dessas plataformas para assistir na internet te motiva a sair menos de casa?
47. Você utiliza redes sociais? Quais? Considera isso atividade de lazer?
48. As redes sociais ajudaram a fazer amigos? Você marca encontros com os amigos/parentes pelas redes sociais?
49. [Caso não tenha sido mencionado] Costuma ir à igreja/espaço de culto religioso/espiritual? Considera isso uma atividade de lazer?
50. Você se relaciona com as pessoas da igreja/espaço de culto fora do ambiente da igreja?
51. A igreja/espaço de culto que você frequenta fica no bairro?
52. Qual o nome da igreja/espaço de culto?

D – Mobilidade

53. Como você se locomove na cidade?
54. Você vai a algum lugar a pé ou de bicicleta? Por quê?
55. Utiliza transporte coletivo [lotação/ônibus]? Por quê?
56. [Em caso de resposta positiva] Você conversa com as pessoas no transporte ou no ponto ou percebe que elas conversam entre nesses ambientes?
57. Utiliza carro ou moto? Em quais situações?
58. Utiliza aplicativos como Uber, 99 etc.?
59. Vai ao centro da cidade?
60. [Em caso de resposta positiva] Vai fazer o quê no centro? Com que frequência vai ao centro? [No caso de Marabá] qual centro?
61. [Em caso de resposta negativa] Por que não vai?
62. Se fosse explicar para alguém que não conhece [nome da cidade], como localizaria o centro e seus limites? [ou, onde fica o centro dessa cidade?]
63. [Caso tenha havido mudança de endereço] Como a mudança para este bairro afetou os deslocamentos e os usos da cidade?
64. [Para entrevistas do Quadro 2] Há empregados na sua residência [diaristas, jardineiros etc.]?

65. [Em caso de resposta positiva] Sabe onde moram e como se locomovem para o trabalho?

E – Consumo

66. Onde faz as compras da semana ou do mês? [Detalhar os nomes dos supermercados, sacolões, feiras etc. e suas localizações]

67. Onde você compra roupas e sapatos? [Detalhar os nomes das lojas e suas localizações]

68. [Se não comentou antes] Vai ao shopping center?

69. [Em caso de resposta positiva] Em qual? Fazer o quê?

70. Costuma comprar sem sair de casa? Por internet, telefone, aplicativo? Por quê? O que compra?

F – Trabalho

71. [Você mencionou que trabalha com.../estuda] Como se locomove para o trabalho?

72. Qual o horário de entrada e saída no trabalho?

73. Quanto tempo leva para ir e voltar do trabalho?

74. Você costuma voltar para casa na hora do almoço?

75. Seu emprego possibilita trabalhar em casa? Faz isso com frequência?

76. Seu trabalho atual é formal ou informal, setor público ou privado?

77. Você já trabalhou em outras atividades? Quais?

G – Outros temas não contemplados

78. Há quanto tempo mora em [nome da cidade]?

75. De que lugares você gosta mais em [nome da cidade]?

76. O que você acha que mudou em [nome da cidade] nos últimos [10 ou menos conforme a resposta] anos?

77. [Se não tiver sido mencionado] Você acha essa cidade insegura? Por quê?

- Terminar a entrevista apresentando os agradecimentos, em nome da equipe e CONFIRMAR QUE AUTORIZOU A GRAVAÇÃO DA ENTREVISTA.

- Deixar contato à disposição do/a entrevistado/a para o caso de ele/ela se lembrar de um aspecto ou querer oferecer alguma contribuição adicional.

- Se for o caso, pedir ajuda dele/dela para indicar outra pessoa a ser entrevistada.

Presidente Prudente, 26 de Maio de 2022

Prezada Secretária de Assistência Social de Ribeirão Preto/SP

Venho por meio desta fazer a seguinte solicitação:

- Sou estudante de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP) Câmpus de Presidente Prudente/SP. Realizo pesquisa em nível de doutoramento intitulado **"Andar na cidade: A condição socioespacial da vida urbana em Ribeirão Preto/SP"** que busca identificar, mediante os percursos de moradoras e moradores de conjuntos habitacionais do Programa "Minha Casa, Minha Vida", o processo de fragmentação socioespacial em Ribeirão Preto/SP por meio do deslocamento diário das moradoras e dos moradores.
 - Em minha pesquisa necessito de 5 voluntários ou voluntárias, 1 de cada conjunto habitacional, sendo os seguintes: Jardim Wilson Toni, Condomínio Residencial Palmiro Bim, Condomínio Residencial Zana, Condomínio Residencial Itajubá e Condomínio Residencial Lessa Mantovani. Tal solicitação é oriunda da intenção da pesquisa de identificar o processo de fragmentação socioespacial a partir de um conjunto habitacional advindo de uma política pública.
 - Solicito ajuda para que colaborem com o intermédio desses contatos visando o andamento da pesquisa e a contribuição com o desenvolvimento da mesma, já que não sou da cidade e pouco conheço dos moradores dos conjuntos habitacionais citados
 - Me disponho a colaborar com informações e com toda a documentação que for solicitada, assim como com o material que for produzido, que é de consulta pública e visa manter a qualidade da produção acadêmica, com informações que preservem aquelas ou aqueles que contribuírem com a pesquisa mencionada
 - Certo de sua compreensão e colaboração fico no aguardo de um retorno
- Atenciosamente,

Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos
Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp/Presidente
Prudente/SP

Faculdade de Ciências e Tecnologia – UNESP, campus de Presidente

Prudente/SP

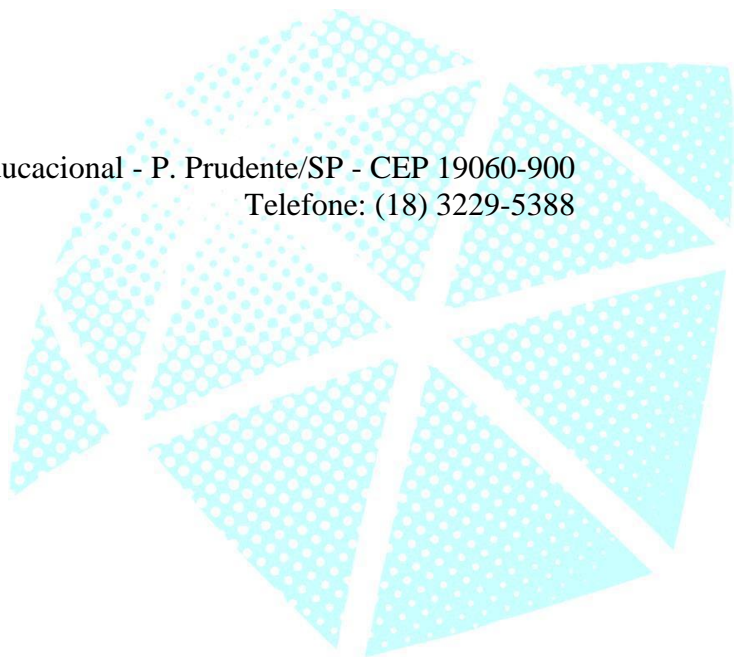
Programa de Pós-Graduação em Geografia

FELIPE CÉSAR AUGUSTO SILGUEIRO DOS SANTOS, inscrito no CPF nº, telefone para contato, realiza pesquisa de DOUTORADO pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Produção do Espaço Urbano, com pesquisa intitulada **ANDAR NA CIDADE: A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL DA VIDA URBANA EM RIBEIRÃO PRETO/SP**, sob orientação do Prof. Dr. Márcio José Catelan.

(FELIPE CÉSAR AUGUSTO SILGUEIRO DOS SANTOS)

(MÁRCIO JOSÉ CATELAN)

Rua Roberto Simonsen, 305 - Centro Educacional - P. Prudente/SP - CEP 19060-900
Telefone: (18) 3229-5388





TRANSCRIÇÃO - ENTREVISTAS COM CIDADINOS

Cidade: RIBEIRÃO PRETO/SP

Entrevistada/o: JÚLIA (CITADINA ENTREVISTADA – CE 1)

Entrevistador/a/es: Felipe ENTREVISTADOR (E1) e Jefferson ENTREVISTADOR (E2)

Local de realização da entrevista: Casa da cidadina entrevistada

Data: 04 de junho de 2022

Horário aproximado: 14h45

Gravada (X) sim () não

Transcrita (X) sim () não Transcrita por: Felipe

Nome do arquivo com a gravação: ENTREVISTA JULIA

Nome do arquivo com a transcrição: ENTREVISTA_CITADINA_JULIA_RP

Se houver, outros contatos indicados pelo/a entrevistado/a:

Relatório elaborado pelo entrevistador:

A entrevista foi realizada na casa da cidadina, que já participou de outras atividades do grupo de pesquisa, sendo orientada do orientador responsável pelos orientandos que realizaram a pesquisa em Ribeirão Preto/SP

TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA:

ENTREVISTADOR 1 (E1) - Eu vou primeiro fazer mais umas perguntas introdutórias só para te conhecer mesmo. Qual sua idade?

CITADINA ENTREVISTADA (CE 1) – 25 anos

E1 – E a escolaridade?

CE 1 - Superior completo e estou fazendo pós-graduação

E1 – E qual sua renda aproximada?

CE1 – Minha renda fica entre R\$ 2.500 e R\$ 3.000

E1 – E atualmente qual é a sua ocupação?

CE 1 – Eu sou arquiteta autônoma e bolsista do mestrado

E1 – E como é a sua rotina comum do dia a dia?

CE 1 - Eu trabalho *Home Office*, tudo que eu faço tanto a partir da arquitetura, quanto do mestrado é tudo *Home Office*. Então eu fico em casa na maior parte do tempo, então eu normalmente acordo para trabalhar às 8h00, e varia os dias, mas normalmente eu trabalho das 8h00 às 18h00, e aí faço um intervalo de almoço e tal, mas sempre aqui em casa. E aí se preciso fazer alguma tarefa sei lá, (pausa para pensar) levar minha mãe para o trabalho, ir no mercado e tal eu uso os horários do almoço ou no final do dia depois dos 18h00. E normalmente é assim, outros percursos que eu faço é vou para a casa do Caio (*atual companheiro da CE 1*) e é isso.

E1 - O que mudou depois da pandemia ou durante a pandemia, na sua mobilidade pela cidade? O que você percebeu que você teve que mudar por conta da pandemia da COVID – 19?

CE 1 - Então quando, eu meses antes da pandemia, já estava trabalhando em *Home Office*, então questão de rotina de trabalho para mim não mudou nada, eu continuei trabalhando em *Home Office*, como eu já estava antes, e trabalhando até mais agora. O que mudou foi, eu passei um longo período assim, meses, sem botar o pé para fora, a gente (*a cidadina comenta dela e da mãe*) saía muito para,

por exemplo, ir à farmácia, e olhe lá, mercado por muito tempo a gente fez *online* porque aqui tem bastante rede de mercado que faz *online*, tem *iFood* e enfim isso facilitava bastante. E eu comecei, depois que a minha mãe voltou a trabalhar, a fazer o percurso de levar e buscar, porque ela trabalhava muito perto daqui e não compensava ela ir lá estacionar e voltar.

E1 – Muito perto quanto tempo?

CE 1 – Muito perto, 5 minutos. Quando ela trabalhava no hospital, que é para cá (a cidadina faz indicativo com a mão de sentido Zona Leste de Ribeirão Preto/SP) você pega a avenida (*Avenida Treze de Maio*) aqui embaixo virando à esquerda, só que agora ela está trabalhando virando para lá, sentido à direita.

E1 – Sentido a Zona Oeste?

CE 1 – Sentido Zona Leste. E aí eu fazia esse percurso praticamente, aí quando eu tinha que fazer alguma coisa já aproveitava e passava em algum lugar, mas essa minha rotina assim básica não passa muito disso.

E1 - Então você não tem muito hábito que sair de casa?

CE 1 – De sair assim durante o dia para fazer essas coisas e normalmente a noite eu vou para casa do meu namorado ou vou encontrar alguns amigos.

E1 – Seu namorado mora aonde?

CE 1 – Ele mora no Recreio das Acácias, que é na Zona Leste também e é rumo a Cravinhos/SP (*cidade cerca de 23 km de Ribeirão Preto/SP*).

E1 – Daqui até lá dá quanto tempo?

CE 1 - 15 minutos

E1 – É um trajeto tranquilo?

CE 1 – Depende do horário. Horário de pico não é nada tranquilo e eu normalmente vou por fora, então eu pego aqui (*Rua Alfredo Pôrto*) subo a Condeixa (*a CE 1 fala da Avenida Maria de Jesus Condeixa*), pego a rotatória, vou pela Castelo Branco (*Avenida Castelo Branco*) e pego a pista (*Rodovia Antônio Machado Sant'anna*) até chegar lá, e eu só faço um trevo e pego um pedaço de pista. Quando eu sei que não tem trânsito eu vou por dentro, aí eu desço essa avenida aqui (*Avenida Castelo Branco*) até a Leão XIII (*Avenida Leão XIII*) vou até a Francisco Junqueira (*Avenida Francisco Junqueira*) dela eu vou reto até chegar lá.

E1 – Entendi. Você tinha comentado com a gente, antes de iniciarmos a entrevista, que você está saindo de casa.

CE 1 – Sim.

E1 - Comentou que vai morar junto com seu namorado.

CE 1 – Sim

E1 – E comentou que é aqui pelo bairro mesmo.

CE 1 – Exatamente.

E1 – Qual foi o principal motivo por morar pelo mesmo bairro?

CE 1 – Foi uma junção. Eu gosto muito desse bairro, acho que é um bairro assim, um dos melhores que tem para se viver, dentro dos padrões que a gente vive, claro. Se eu tivesse muito dinheiro eu iria querer morar na Fiúsa (*Avenida João Fiúsa*) (risos) mas não é o caso. E assim, a gente pesquisou e meu namorado trabalha no centro, e onde ele mora agora é muito longe para ele chegar em casa e almoçar, sendo que ele tem 1h 10 min (uma hora e dez minutos) de almoço

E1 – Muito longe quanto se fôssemos dimensionar?

CE 1 – Olha eu acho que dá 8 km.

E1 – Ele levaria quanto tempo, saberia dizer?

CE 1 – Em horário de almoço? Então é que ele anda muito de moto, o que facilita bastante, então ele deve levar uns 15 minutos.

E1 - Ele trabalha com o quê?

CE 1 – Ele trabalha numa empresa que administra fazendas agrícolas, mas ele é suporte técnico de T.I e trabalha com processos dentro da empresa, então ele não trabalha especificamente com fazendas.

E1 – Qual a renda dele aproximada?

CE 1 – A mesma que a minha, 3 e pouco.

E1 - Então esse retorno que ele faz para casa leva 15 minutos?

CE 1 – 15 minutos para ir e para voltar. Ele chega, almoça, escova os dentes, senta, levanta e sai de volta (risos).

E1 - E com essa mudança para cá... aqui é o bairro Castelo Branco?

CE 1 – Aqui são vários bairros, é um atrás do outro. Se você for perceber é, aqui é o Castelo Branco (*Jardim Castelo Branco*), aí tem o Presidente Médici (*bairro*) que o que a gente vai morar, logo aqui à esquerda de onde a gente está, aí depois tem

o Iguatemi (*bairro*) e depois o Nova Ribeirânia (*bairro*). Então nós estamos aqui no Castelo Branco que acaba na segunda casa aqui embaixo, nem é a rua toda se você for ver. Aí começa o Presidente Médici que vai até a rua onde iremos morar que é a Rua Aldo Focosi, que daqui dá uns quatro ou cinco quarteirões mais ou menos.

E1 – Entendi. E para ele também vai ficar mais perto?

CE 1 – Sim, para ele vai ficar mais perto porque daqui para ele ir para o trabalho de moto não vai levar mais que 10 minutos.

E1 – Nossa.

CE 1 - De moto é muito mais rápido, até mesmo com trânsito, porque ele vai cortando, o que fica melhor.

E1 – E você tinha comentado que ele mora em um condomínio. Dentro desse aumento que tem acontecido em Ribeirão Preto/SP, principalmente nessa parte dos condomínios, o que você consegue observar de positivo e de negativo para a cidade, nesta expansão dos condomínios, dos bairros, das obras e etc.?

CE 1 – Eu tenho uma visão enviesada disso, tipo o que a gente estuda na arquitetura é justamente evitar que se feche os lugares para as pessoas, evitar lugares fechados e tal, então eu tenho meus preconceitos, por exemplo: eu não moraria em um condomínio fechado, não acho que tenha porquê, ainda mais em Ribeirão Preto, depende do lugar que você está óbvio, mas assim, eu não vejo como uma coisa assim “uau, Ribeirão Preto tem muitos condomínios fechados e é muito pra frente”, eu vejo como um retrocesso para ser bem sincera, porque eu acho que a cidade tem toda estrutura para ter bairros tradicionais, que nem aqui é um bairro tradicional. A gente teve umas notícias aí não muito agradáveis de assaltos e tal, que parece que aqui o bairro, este é mais um da Zona Norte foram considerados os mais perigosos, o que pra mim não faz muito sentido.

E1 – Qual da Zona Norte, você lembra?

CE 1 - Se não me engano era o Planalto Verde.

Entrevistador 2 (E2) – Mas soube disso a partir de algum estudo ou notícia de jornal?

CE 1 – Notícia de jornal, falaram “ah tiveram tantos assaltos nos bairros tal e eles foram considerados os mais perigosos de Ribeirão Preto”, tipo aqui foi o bairro que

mais teve assalto. Mas por exemplo, aqui tem grupo da rua, eu não faço parte mas a minha mãe faz, e aqui na rua faz muito tempo que a gente não ouve falar de assalto, então assim, não sei assim o que eles estão considerando como Castelo Branco, porque tem o Castelo Branco velho e o novo, a gente está no velho. O novo, se você fizer a rotatória da Avenida Castelo Branco, é da Rodovia para lá, (a CE 1 aponta sentido nordeste de sua residência) ao lado da Lagoinha (a CE 1 fala do Parque Industrial Lagoinha) porque eles não falam Jardim Castelo Branco novo. Se você ver, nas placas tem Jardim Castelo Branco 1 e 2, mas ninguém sabe muito bem qual que é, aí tem essas confusões. Que nem ali na casa da minha vizinha, a Larissa (a CE 1 aponta para sudoeste de onde mora), ali já é a Presidente Médici (bairro) o que não faz sentido entende, então tem esse tipo de coisa.

E1 - E você tinha comentado também com relação a sair do seu namorado. Como que é o seu lazer aqui em Ribeirão Preto/SP? Onde você costuma ir? O que você costuma fazer de lazer?

CE 1 - O que a gente mais faz, sexta-feira ou sábado, a gente vai na Praça da Bicicleta (Praça Mateus Nader Nemer) que é lá na Zona Sul, perto de onde tem um monumento do menino que faleceu... (cruzamento das Avenidas João Fiúsa e José Adolfo Bianco Molina)

E1 – Perto dos food trucks?

CE 1 – Isso, a gente vai lá por conta de um amigo que é dono de um *food truck*, então a gente vai muito lá. Se a gente não vai lá, é *shopping* normalmente, então *Ribeirão Shopping* quase que exclusivamente, porquê é o mais perto e o que tem mais coisa.

E1 – E o Shopping Iguatemi e o Novo Shopping?

CE 1 – O Novo Shopping eu vou quando preciso pegar alguma coisa rápida, tipo assim “ah eu preciso buscar um chocolate para dar para alguém de presente” aí eu vou no *Novo Shopping*. E uma coisa boa do *Novo Shopping* é que o estacionamento é gratuito.

E1 - E daqui até lá é quanto tempo?

CE 1 – É bem perto, dá uns 10 minutos.

E1 – E o Shopping Iguatemi?

CE 1 – É muito longe, daqui dá uns 25 minutos.

E1 – E você frequenta o Shopping Iguatemi?

CE 1 - Olha muito raramente. A última vez que eu fui lá foi para buscar um prato no *Coco Bambu* no Dia das Mães e demorei 25 minutos para ir para voltar. Eu fui por dentro da cidade e voltei por fora eu levei o mesmo tempo.

E1 – Do lazer, você comentou da Praça das Bicicletas, mas tem outra praça ou parque que você tem hábito de ir?

CE 1 - Olha muito raramente assim eu já fui algumas vezes no Curupira (*Parque Prefeito Luiz Roberto Jábali*) caminhar...

E1 – Curupira é uma Praça?

CE 1 – Curupira é um parque, bem perto inclusive. Se estiver muito animado dá pra ir a pé e mesmo assim é um domingo a cada 2 meses, que anima e aí vamos lá, mas o que a gente frequenta mesmo, no período noturno, é a Praça da Bicicleta. Aí diurno, quando a gente passa a maior parte do tempo em casa, é *Shopping* esses lugares, até porque Ribeirão Preto/SP é muito quente, e para fazer esses passeios 14h00 não tem como, ninguém anima.

E1 - E daqui até a Praça das Bicicletas quanto tempo você leva?

CE 1 - 15 a 20 minutos.

E1 - De carro?

CE 1 – Sim de carro.

E1 – Você costuma andar de moto com seu namorado pela cidade?

CE 1 - Às vezes. É mais rápido normalmente, mas eu tenho um pouco de medo, então ele não costuma correr quando estou com ele, e nem fica costurando nem nada disso, mas é mais ou menos isso que leva assim.

E1 - Como que é a sua locomoção aqui na cidade?

CE 1 – Só carro. Exclusivamente carro. Moto, às vezes e *Uber*.

E1 – E a pé e bicicleta?

CE 1 – A pé, o que faço às vezes eu estou sem carro e eu estou no Centro, por exemplo, se eu tenho que fazer várias coisas ali eu faço tudo a pé, eu não vou ficar indo de um ponto para outro de carro, nada disso, eu deixo o carro em um ponto e vou andando, é mais restrito a isso.

Para ir a pé eu vou aqui no posto (*Posto Antônio Martinez localizado na esquina da Rua Arnaldo Victaliano com a Avenida Maria de Jesus Condeixa*), no máximo, mas assim se o carro tiver fácil para sair eu vou de carro, e só, só esse trajeto.

E1 – Você usa ou já usou o transporte coletivo?

CE 1 - Eu usava na época que eu estudava no COC no Centro (*R. Garibaldi, 1579 - Boulevard, Ribeirão Preto/SP*) porque aí o ônibus ia direto, eu pegava aqui e descia na frente da escola, então eu normalmente ia, porque a minha vizinha sempre estudou na mesma escola que eu, então a gente rachava carona, então uma semana era o pai dela e na outra semana a minha mãe, então a volta eu voltava de ônibus, então eu usei por um bom período, foi logo no começo quando eles começaram a usar o aplicativo (*CittaMobi*) você via no aplicativo o horário que o ônibus ia chegar, se ele estava atrasado, qual era o ponto, o ponto tal que descia aonde enfim.

Eu vejo que foi um bom avanço naquela época, só que custou muito alto também. Teve uma mudança no preço muito alta, que eu lembro que foi durante o período em que estive aqui (*a CE 1 mudou-se para Presidente Prudente/SP para cursar Arquitetura e Urbanismo na FCT UNESP em 2015*) porque foi assim: teve o movimento dos 20 centavos em 2013, em 2014 foi o período em que eu comecei a usar o ônibus para ir para voltar da escola.

Teve o movimento dos 20 centavos, passou alguns meses e eles aumentaram os 20 centavos e depois aumentaram mais um pouco, então meio que passou em branco, então teve esse custo maior, foi na época da implementação das carteirinhas de estudante, então eu tinha carteirinha o que ajudava porque eu pagava metade do valor, o que era bom, mas eu só fazia esse trajeto casa – escola e casa.

Na época, eu namorava um outro menino, que morava na Fiúsa, eu já cheguei a pegar o ônibus para lá, e aí era bem demorado, mas também tinha ponto saindo do Centro, que vai para qualquer lugar.

E1 – Do Centro até a Fiúsa é mais demorado de ônibus?

CE 1 - Na época sim, era mais demorado. É porque aqui é relativamente simples, não tem tanto trânsito. Se você vier do Centro para cá o ônibus entra por dentro dos bairros, ele não vem pelas vias mais movimentadas.

Agora não sei como está, mas na época, tinham duas linhas de ônibus que vinham para cá: a do Fórum e a do Iguatemi, e as duas passavam por dentro do bairro então era relativamente tranquilo, não demorava nem nada disso, agora para ir para a Fiúsa ou para a Zona Sul passava nas áreas mais movimentadas.

E1 – Quando você conversa com amigos ou, você comentou que a sua mãe tem uma funcionária que trabalha aqui, sobre o transporte público em Ribeirão Preto/SP, o que você consegue observar sobre a opinião da população que usa o transporte público?

CE 1 - Eu acho que há um descontentamento bem grande, mas eu acho que não é com base comparativa sabe, até porque eu não acho que exista uma cidade que seja muito superior nisso.

Tem a estrutura, tem linha de ônibus é uma empresa que tem estrutura e tal e o negócio não vai; chega aonde as pessoas querem que cheguem.

Então, por exemplo, esses bairros novos que tem ali na Zona Sul (*condomínios fechados*), tem ônibus para lá, para as faxineiras chegarem.

E1 – Ah sim, entendi.

CE 1 - Mas se você é uma moça que, por exemplo, mora na Zona Norte e trabalha no Centro já é mais complicado, entendeu? Ou se ela mora na Zona Norte e trabalha na Zona Leste também é muito mais complicado.

Mas assim, Norte e Sul beleza você consegue ir até o Centro e pegar o ônibus para o Sul, mas Leste e Oeste é bem mais difícil para você ir e todos esse tem que fazer uma voltinha, aí é mais complicado.

E1 - Você costuma usar o Uber, 99 ou o inDriver?

CE 1 – Eu uso o *Uber* a maior parte, porque a gente tem um carro só, agora eu estou com outro, mas eu divido ele com o namorado, então nem sempre está aqui, e aí minha mãe precisa do carro e eu fico sem, aí eu me viro com o *Uber* mesmo, eu uso bastante até.

E1 – Certo. Você tem o hábito de ir sempre ao Centro?

CE 1 – Sempre não, eu vou quando preciso de alguma coisa específica. Então tem uma Kalunga lá, por exemplo, que é um caminho muito bom, é bem rápido de chegar e tal; eu vou, paro na Kalunga, lá tem estacionamento próprio então o que estiver para fazer ali perto eu faço o que eu tenho que fazer.

Eu sempre fico assim tipo "ah eu tenho que pegar pão" se tem uma padaria mais perto de um lugar que eu estarei do que a padaria que tem aqui perto de casa, por exemplo, então eu sempre vou fazendo meus roteiros.

E1 – Nós temos andado pela cidade e temos visto muito obras, como o corredor de ônibus, por exemplo. Como você tem observado essas obras com relação a mobilidade urbana dentro de Ribeirão Preto?

CE 1 – Está prejudicando, lógico, obras urbanas são bens difíceis de administrar, principalmente porque eles decidiram fazer tudo de uma vez, então todas as obras estão acontecendo concomitantemente então quando eu tenho que ir para o Centro, por exemplo, eu penso "puts" porque para atravessar até onde a minha mãe trabalha, ela trabalha na Vila Seixas, a Independência (*Avenida Independência*) e o Centro; para atravessar a Independência está muito difícil, você não consegue porque ali quase todas as vias estão impedidas porque eles estão fazendo os corredores de ônibus, então para ir até onde minha mãe trabalha beleza, maravilha pego volto por ali mesmo e estou em casa, mas para atravessar aí fica complicado, então tem que dar voltas, tem que ficar cortando quarteirão...

E1 – Mas isso em qualquer horário ou tem um específico?

CE 1 - Qualquer horário, eles normalmente só liberam à noite, então começa às 7 horas da manhã e já está fechado.

E1 – Já me encaminhando para o final, você acha que Ribeirão Preto/SP é uma cidade insegura e o que você consegue captar sobre a mobilidade urbana da cidade?

CE 1 - Eu acho que, principalmente nos últimos anos com essas reformas, eu vejo que tem benefícios e não muitos que fizeram diferença sabe? Eu acho que Ribeirão é uma cidade problemática para se andar de carro, a pé, de ônibus ou de bicicleta. As pessoas são bem imprudentes com carro eu vejo dessa forma, por exemplo, eu fico um pouco ansiosa em ter que dirigir aqui, dependendo do lugar e do horário também, então tem essa coisa que eu acho que é mais um pouco de insegurança mesmo, e assim, se eu me sinto assim dentro do carro e do conforto dele, eu acredito que quem está a pé, de bicicleta e de ônibus também deve se sentir um pouco nesse sentido.

E a mobilidade, eu diria que tem muito ponto para melhorar. Mas assim, você para chegar aqui, eu estou a quinze minutos de muitos lugares, tipo um ponto-chave sabe? Então para mim é muito conveniente, muito tranquilo eu não preciso me programar com muita antecedência para sair, mas eu sei de pessoas que têm que se programar com muita antecedência para poder sair!

Por exemplo a Lurdes (*funcionária da mãe da CE 1*) mesmo, a faxineira, ela tem que acordar muito cedo, tem que ficar esperando no ponto, ela vai até o Centro, de lá ela pega outro ônibus para vir para cá, então assim é bem mais complexo o que eu acredito que aí complica com relação a mobilidade.

E1 – Certo. Você tem algum comentário, opinião ou colocação que gostaria de fazer para deixar registrado para nós?

CE 1 – Não era só isso.

E2 - Você já frequentou o aeroporto daqui (Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes), já viajou de avião?

CE 1 – Já, nos últimos três meses eu fui toda semana para o Rio de Janeiro/RJ.

E2 – É voo direto?

CE 1 – Sim é voo direto. Teve dois voos que eu fiz escala em Campinas/SP, mas escalas rápidas, de chegar, ficar 1 hora e já no outro voo, mas a maioria foi direto.

E2 – E outros destinos já foi?

CE 1 – Outros destinos? Hum... Belo Horizonte/MG, já peguei o voo direto para o Nordeste, agora eu não lembro se foi direto para Maceió ou Aracaju, mas o que eu sei que foi direto foi para Belo Horizonte/ MG, Campinas/SP, São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ.

E2 – Certo. Você estudou o entorno do Aeroporto certo?

CE 1 – Sim

E2 – O que você acha dele?

CE 1 – Eu acho que tem muito pano para manga (risos). Tem muitas diferenciações se você for observar, tem diversos tipos de ocupações ali, você pode perceber que tem ocupações que surgiram por um motivo X e ocupações que surgiram por outros motivos, tem muita gente de uma ocupação grande, estou tentando lembrar o nome...

Ela foi dizimada em 2011 e assim, violência policial e tal, bomba de fumaça enfim, policial apontando arma, tem fotos inclusive no meu TFG, aquilo lá foi muito violento só que aí o que eles fizeram: Eles tiraram todo mundo, derrubaram todas as casas e deixaram lá; não fizeram mais nada com aquilo.

E aí essas pessoas que saíram de lá para aí foram para outros pontos vazios que tinham lá por perto, algum terreno grande vazio, que ali tem muito, porque ali é, dentro perímetro urbano, é considerado industrial, então tem muito terreno abandonado e as pessoas começaram a ocupar.

E ali também, além do Aeroporto tem a antiga linha férrea, que é desativada hoje em dia, não passa mais trem lá e não sei porque largaram um trem lá e tem gente que mora dentro do trem, que a Cidade Locomotiva, que eu tinha comentado com vocês.

Começou com gente entrando dentro dos vagões e morando dentro, então eles adaptavam para morar lá e aí envolta começou a fazer as casas de alvenaria simples, e aí cresceu, acho que a ocupação é de 2015 e a maior de lá e uma das mais novas.

E aí você vai andando vendo, tipo um quarteirão que é uma ocupação diferente que começou por um motivo tal e etc., então tem muita coisa; eu não cheguei a explorar 50% do que tem lá, eu fiz acho que uns quatro trabalhos de campo lá e eu não consegui ir em tudo, tem muita coisa.

Mas é isso assim; opiniões sobre o aeroporto: há o sonho de consumo de todos os prefeitos da cidade em transformar aquilo em internacional. Do que eu estudei, eu fui a fundo nas legislações a respeito disso e tal, e é impossível fazer isso sem desabrigar muitas pessoas e até quem mora perto, que mora em um bairro tradicional vai ficar em risco, então assim é realmente utópico, é coisa que as pessoas falam para vender ideias, do tipo "*ah Ribeirão vai ter Aeroporto Internacional*" não dá.

E1 – É tipo uma estratégia política?

CE 1 – É, porque realmente não dá, eles não vão querer enfrentar o que terão que enfrentar para fazer um Aeroporto Internacional, e aí o que que eles fizeram para ficar nisso, eles fizeram o Internacional de cargas.

Ele precisa de uma pista menor que o Aeroporto Internacional e só de um galpão, eles foram lá, construíram o galpão, aumentaram a pista e, não funciona. Está lá o prédio parado e nada funciona, então não adiantou nada, já que se não funciona o internacional de carga porque vai funcionar o de passageiro? E se você for comparar, vocês foram no aeroporto?

E1 – Sim.

CE 1 – No terminal de passageiros?

E1 – Sim.

CE 1 – É uma rodoviária; é menor que uma rodoviária, então não dá.

E1 - E você já ouviu algum comentário sobre privatizar?

CE 1 – Já. Tem aquele grupo que começou a administrar todos os aeroportos do interior do Estado de São Paulo, que aí tem de Bauru/SP, Ribeirão Preto/SP, Marília/SP e mais algumas outras cidades, que foram para essa administração, que é estadual, mas tem um pé ali no setor privado

E1 – Sim, acho que é o Aeroportos São Paulo...

CE1 – Isso, alguma coisa assim. Teve alguma conversa recente sobre ter assumido a VOASP, é uma empresa que você vê os logos espalhados no aeroporto, eles começaram a fazer umas modificações, dizem que reformaram o terminal de passageiros, mas eu não vi mudança nenhuma (risos), mas é o mesmo aeroporto, se você for ver, há uns 20 anos mais ou menos, e aí fica nessa de vai volta aí eles querem, que nem na Cidade Locomotiva, a desculpa para ele se apropriarem de lá é por conta de galpões para o Aeroporto, mas não vai, não tem tanto interesse assim e mais um interesse político mesmo, tipo “vamos modernizar”, “*Ribeirão Mais Moderna*” (slogan de campanha do partido político REDE SUSTENTABILIDADE para as eleições municipais de 2020) acho que é esse o *slogan*.

E1 – É “Global e Moderna”.

CE 1 – Isso (risos) “Global e Moderna”. Mas não faz sentido nenhum porque, por exemplo, agora que tem o Aeroporto Internacional em Campinas/SP é muito prático.

E1 – Campinas/SP fica quanto tempo daqui?

CE 1 – 3 horas.

E2 – Pertinho.

CE 1 – E São Paulo/SP fica a 5 (horas) domingo, e pegar um ônibus para lá não é nada preocupante. E Ribeirão – Campinas/SP é quase uma ponte aérea, é muito perto, você não fica 20 minutos no voo e de lá você vai para qualquer lugar em 1 hora.

E1 - Bom eu queria agradecer por você ter participado, em meu nome, do Jefferson e do Pablo, que vieram participar da pesquisa e só confirmar que você autoriza a gravação?

CE 1 – Sim, autorizo.

E1 – E, qualquer coisa, você pode pedir os dados, se quiser também, já que é tudo público e mais uma vez agradecer mesmo, foi muito esclarecedor, muito obrigado.



TRANSCRIÇÃO - ENTREVISTAS COM CIDADINOS

Cidade: RIBEIRÃO PRETO/SP

Entrevistada/o: MARGARETH (CITADINA ENTREVISTADA – CE 2)

Entrevistador/a/es: Felipe ENTREVISTADOR (E1) e Jefferson ENTREVISTADOR (E2)

Local de realização da entrevista: Casa da cidadina entrevistada

Data: 04 de junho de 2022

Horário aproximado: 14h00

Gravada (X) sim () não

Transcrita (X) sim () não Transcrita por: Felipe

Nome do arquivo com a gravação: ENTREVISTA MARGARETH

Nome do arquivo com a transcrição: ENTREVISTA_CITADINA_MARGARETH_RP

Se houver, outros contatos indicados pelo/a entrevistado/a:

Relatório elaborado pelo entrevistador:

A entrevista foi realizada na casa da cidadina, que já participou de outras atividades do grupo de pesquisa.

TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA:

ENTREVISTADOR 1 (E1) - Vou fazer algumas questões introdutórias mais para gente começar mesmo. Qual sua idade?

CITADINA ENTREVISTADA (CE 2) – 58.

E1 - Qual é o seu nível de escolaridade?

CE 2 – Superior completo.

E1 - Atualmente qual é a sua ocupação?

CE 2 – Psicóloga

E1 - Você trabalha e/ou estuda? Se sim, onde?

CE 2 - Eu trabalho no meu consultório particular e faço um curso de especialização no Instituto de Especialização em Psicanálise (IEP).

E1 - Como que é a sua rotina do dia a dia, por exemplo, de segunda a sexta?

CE 2 – Terças e quintas eu trabalho no consultório à tarde, e aí eu tenho pilates e fisioterapia de manhã; segunda eu passo o dia todo aqui praticamente e à tarde eu tenho atendimento *online* até umas 18h00; quartas também eu tenho atendimento *online* na parte da tarde, sexta na parte da manhã e tarde é meio livre, tipo, um ou outro que não deu para fazer na semana faço atendimento online também, praticamente eu trabalho todos os dias, mas não é uma rotina cheia, porque eu ainda trabalhava no plano de saúde , aí eu saí e lá tinha muito paciente, e agora que eu estou conseguindo meus pacientes, então ainda não tenho muitos pacientes.

Eu ainda participo de dois grupos de espiritualidade, um aos sábados à tarde e outro às terças-feiras à noite.

E1 – E como a pandemia mudou a sua rotina, digo antes e depois dela?

CE 2 – Coincidiu que depois da pandemia eu sai do plano de saúde quase que assim né, então antes, quando começou a pandemia, a gente parou 2 meses, mas voltou em julho e aí aquelas precauções e tal, E daí depois, sei lá o porquê, eles

reformularam o contrato e daí não me interessou mais. Continuo usando máscara em quase todos os lugares, engordei (risos)

E1 – Quem não né? (risos)

CE 2 – Do que mudou depois, eu fiquei mais alerta sabe, assim que qualquer momento pode aparecer alguma outra coisa, eu sou muito, não sei se interessa também, ligada em Ecologia sabe? Eu coloquei teto solar aqui para economizar água do planeta, eu sou totalmente neurótica com isso (risos)

E2 – Conseguiu fazer trabalho remoto em casa?

CE 2 - Então esses atendimentos online que eu faço. O convênio não autorizou, mas particular atendia até de graça, algumas grávidas ou pessoas que eu falei assim "*gente elas não podem ficar sem atendimento*" e o convênio não autoriza.

E2 – Mas até hoje ou depois que reabriu?

CE 2 – Depois que reabriu eu falei que tinha um preço né? (risos) e aí elas não quiseram mais.

E1 - Com relação a pandemia, o que você viu que teve que mudar com relação a mobilidade na cidade, por exemplo, da casa até o seu trabalho?

CE 2 –A gente diminuiu muito a mobilidade. Praticamente hoje eu vou no mercado, sair à noite praticamente não, ainda estou com medo aquela sensação de medo. Então, a gente ia no *shopping* toda semana...

E1 – Isso antes da pandemia?

CE 2 – Sim. Antes da pandemia ia no cinema, no *shopping*, no teatro, eu gosto muito do *Teatro Pedro II (Localizado no Centro de Ribeirão Preto/SP)*, mas agora só se for uma coisa muito legal porque acho que eu estou receosa ainda.

E1 – Mas isso até para ir ao mercado fazer compras, comprar roupa sapato também, ou seja, só quando necessário?

CE 2 - Então ai você super economiza roupa porque algumas coisas eu compro pela internet, o que está precisando, mas assim eu não preciso porque não gasto roupa mais praticamente, porque atendo em casa e aí a gente relaxa, já que atende com a roupa que está, porque eu não me arrumo para ficar em casa.

E1 – Certo. Agora falando um pouco sobre o bairro onde mora: como que é o nome do bairro?

CE 2 - Castelo Branco. Era uma Cohab (*Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto*). Na verdade, eram três ruas, mas aí o pessoal foi reformando e mudando e virou um bairro classe média; quase todas as casas estão reformadas, não tem mais quase nenhuma no padrão.

E1 – *E há quanto tempo você mora aqui?*

CE 2 – 21 anos.

E1 – *Mas logo quando inaugurou?*

CE 2 – Não, aqui já tinha quase uns 15 anos. Eu comprei de uma senhora e aqui era o modelo original, mas aí um amigo meu arquiteto reformou. Vocês devem ter visto, é aquele modelo que tem um recuo.

E1 – *Tipo o modelo do CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano)?*

CE 2 – Isso mesmo.

E1 – *Você tem algum tipo de lazer que, mesmo com a pandemia, continuou realizando?*

CE 2 – Olha está complicado viu...

E1 – *Frequenta alguma praça, um bosque ou outro lugar?*

CE 2 - Não tenho ido viu.

E2 – *Nem shopping?*

CE 2 - Uma vez por mês. Inclusive, a amanhã, a Júlia (*filha da entrevistada*) falou que a gente vai

E2 – *Qual que a senhora vai mais?*

CE 2 - Eu gosto do *Novo Shopping*, que eles dizem que é bem popular, mas eu me acho ali e o *Ribeirão Shopping* que eu acho que é o melhor daqui, tem as lojas de marca, de grife essas coisas e tem de tudo.

E2 – *E o Iguatemi (Shopping Iguatemi)?*

CE 2 – É bem raro eu ir, às vezes eu ia no *Coco Bambu* quando dava. Mas frequento o *Curupira (Parque Prefeito Luiz Roberto Jábali)* e o *Parque Raya (Parque Municipal Dr. Luís Carlos Raya)* vocês já devem ter ouvido falar.

E1 – *Do Curupira não.*

CE 2 – O Curupira é mais antigo, porque ele homenageia o prefeito que comprou uma pedreira antiga e transformou lá no parque. É bem legal, é mais legal que o

Parque Raya é tem mais árvores, tem mais tudo. Quando a Júlia era pequena eu ia lá com ela andar de bicicletinha essas coisas, eu ia mais, mas também parei.

E1 – Neste período que você ficou mais em casa usou mais nas redes sociais?

CE 2 - Sim totalmente.

E1 – Quais redes?

CE 2 – Zoom, Skype, tem paciente que atendo pelo Skype, WhatsApp, eu tentei usar o Instagram como forma de propaganda, mas não virou muito também, não gosto muito

E1 – Falando um pouco sobre seu deslocamento pela cidade, como ele é feito?

CE 2 – Só de carro. Eu acho o transporte coletivo de Ribeirão Preto/SP péssimo, porque não tem uma rede integrada como em outras cidades, em que você vai até um ponto e pega ônibus com o mesmo bilhete, não sei se agora tem porque antes não tinha, e praticamente tudo o que você tem que fazer tem que ir lá para o lado da Catedral (*Catedral Metropolitana de Ribeirão Preto - São Sebastião*) que tem nem um terminal é um ponto de ônibus.

Então, por exemplo, se eu quiser sair daqui para aquele bairro lá onde a Júlia estudava ela não podia de ônibus, porque ela tinha que pegar o ônibus aqui e ir lá para a Catedral e de lá ir para a escola.

E1 – Entendi. E você não faz nenhuma locomoção a pé, anda pelo bairro?

E2 – Ou para algum espaço de cultura, igreja ou outro?

CE 2 – Não, sempre de carro.

E1 - Você já usou o transporte ou não tem o hábito de usar?

CE 2 - Praticamente uma vez que fiquei sem carro, que bateu, mas eu desconjurava desde o dia que nasci porque era horrível, não assim de muita gente, eu não pegava em horários de pico, o que deve ser ruim também, mas por causa dessas coisas, para você ir para um lugar ou se anda um tanto a pé ou você vai lá para Catedral.

Uma vez os amigos vieram nos visitar e eles queriam ir no *shopping* e eles pegaram um ônibus que falou que ia para o *shopping*. Eles passaram por todos os bairros que vocês foram (*Bairros da Zona Norte*) e levaram 1h40min para chegar no *shopping*.

E1 – Nossa. Mas quando você conversa com as pessoas sobre o transporte público, principalmente por conta dessas reformas que estão acontecendo, o que você consegue identificar que elas transmitem com relação ao transporte? Você comentou que não gosta, acha que é uma opinião geral da população?

E2 – Ou das pessoas próximas a você.

CE 2 – Então, minha faxineira tem reclamado que tem atrasado, não sei se a desculpa dela né, mas eu percebo que mais gente andaria de ônibus, até pacientes meu do São Francisco (*Clínica Médica*) iriam se tivesse ônibus, como não tem começaram a andar de *Uber*, fora que também é caro. O *Uber* agora ficou caro, mas teve uma época que compensava andar de *Uber* do que pegar dois ônibus aqui.

E1 – E você faz uso do Uber ou 99?

CE 2 – Faço porque a gente estava com um carro só agora a Júlia vai me abandonar, você está sabendo disso (risos), então às vezes eu ia para o trabalho e ela estava usando o carro aí eu ia de *Uber*

E1 - Entendi e você tem costume de ir ao Centro de Ribeirão Preto/SP?

CE 2 – Então, outra coisa também que eu mudei. Eu fazia uma "Via Sacra" no centro ia de lojinha e lojinha vendo coisas e tal e agora não tenho coragem porque a gente vê nas imagens na televisão e vê que está lotado, que tem um povo que é diversão da vida deles andar pelo Centro, mesmo época da pandemia já estava cheio e não tem condição.

E1 – Mas quando você ia era para fazer compra?

CE 2 - Sim, eu gosto muito de artesanato, então eu gosto de comprar lã, linha, botão, essas bugigangas e eu ia de loja em loja.

E1 – Se fosse para você especificar onde é o Centro, o que você considera como Centro de Ribeirão Preto/SP? Como que você delimitaria para nós?

CE 2 - É considerado Centro o tal do "quarteirão paulista" que é o limite das ruas Nove de Julho (*Avenida Nove de Julho*) até Jerônimo (*Avenida Jerônimo Gonçalves*) que é da rodoviária até a Francisco Junqueira (*Avenida Francisco Junqueira*) e a Independência (*Avenida Independência*). Todo aquele quadrilátero ali é o "quarteirão paulista" que parece que é considerado Centro, inclusive tem um negócio da igreja o *laudêmio (taxa paga pelo proprietário de um imóvel localizado*

em terras da União garantindo a conservação do mesmo); eu tenho um apartamento na Prudente de Moraes (R. Prudente de Moraes) e aí a dona teve que pagar laudêmio quando ela me vendeu e quando eu tiver que vender tenho que pagar para igreja; ainda até hoje.

Mas o Centro que eu considero é tipo a Praça XV de Novembro, aquele entorno dela; a rua que tem o calçadão, tem a rua debaixo também (*Rua. Mariana Junqueira*) até o mercadão lá embaixo.

E1 – Aquele perto da rodoviária?

CE 2 - Isso eu gosto muito de comprar lá, eu só acho ruim para estacionar, muito movimentada.

E1 – Ali parece não haver muita vaga de estacionamento...

CE 2 – Não tem, o pessoal que trabalha ali pelo Centro tem a área Azul (*Zona Azul destinado ao estacionamento rotativo de veículos*) e tem estacionamento.

E1 – Você comentou que tem uma funcionária que trabalha para você, ela é diarista?

CE 2 – Ela vem de 15 em 15 dias.

E1 – Você saberia dizer onde ela mora aqui em Ribeirão Preto/SP?

CE 2 – No Jardim Aeroporto, eu só não sei te dizer se ela mora na comunidade ou nas ruas, porque ela deixa meio vago assim, não sei se ela tem vergonha.

(Neste momento, a filha da entrevistada comenta que a funcionária reside na Avenida Recife, localizada no Jardim Aeroporto)

E1 – Sabe dizer se ela vem de ônibus?

CE 2 – Ela já chegou a vir, mas ela também já veio de Uber.

E1 - Eu tinha comentado com você dessas obras que estão sendo feitas para os corredores de ônibus. Como você as enxerga para a mobilidade de Ribeirão Preto/SP?

CE 2 – A princípio eu fico brava porque cortou as árvores, cortou um monte de árvore, mas fazer o quê? Eu acho que vai ficar bom porque assim, o ônibus também não anda e tem muitos lugares em que ninguém deixou ônibus passar, e aí, além de tudo, demora muito, eu acho que daí vai ser bom para andar mas por enquanto está um caos; muita rua interditada, se acha que você vai fazer o caminho você tem que fazer outro...

E1 – Há quanto tempo que estão essas obras?

CE 2 - Faz mais de um ano, porque não sei o que deu na cabeça dele de começar porque normalmente eles fazem isso em final de mandato é porque ele sabia quanto ia demorar, eu acho, ele vai entregar quando tiver acabando o mandato.

Ele vai fazer um viaduto ali na Nove de Julho (*Avenida Nove de Julho*) também não entendi porquê, pois a Nove de Julho com a Independência tem fluxo razoável então eu acho que precisava de viaduto em outros lugares, que tem mais confluência de trânsito sabe, mas ali é um ponto bem bacaninha sabe, a Nove de Julho é meio chique, ainda tem os casarões ainda dos Biagi (*a família Biagi é uma das mais tradicionais de Ribeirão Preto/SP, desde o período cafeeiro*) do pessoal que foi da época áurea da agricultura daqui tem os casarões lá então vai pegar bem o viaduto ali, eu acho que não precisava.

E1- Então além do corredor de ônibus ele vai fazer um viaduto e mais sabe se tem algum projeto de recapear as ruas, por exemplo?

CE 2 - Tem, eu escutei na televisão esses dias porque a Nove de Julho é paralelepípedo, e a rua é tombada pelo Patrimônio Histórico então você não pode asfaltar só que está um caos, porque faz 30 anos que ninguém reforma aquilo lá é cheio de buraco, você tem que andar devagar porque se andar depressa fura o pneu. Disseram que estão com um projeto para refazer o paralelepípedo, arrancar e colocar coisa embaixo, fazer do jeito que o Patrimônio Histórico exige.

E1 – Essa ideia do viaduto tem alguma justificativa?

CE 2 – Assim, acima da Nove de Julho é considerado que alguns bairros são meio nobres, entendeu? Vai fluir melhor o trânsito; tem muito consultório médico é indo para a Fiúsa (*Avenida João Fiúsa*). Na Fiúsa estão fazendo uma rotatória onde os ônibus vão passar pelo meio, ali eu acho até que cabia porque o trânsito é engarrafado, ali eu acho que cabe alguma coisa porque era difícil de entrar, mas aqui não vejo.

E1 – Sabe dizer se para a Zona Norte está tendo também essas obras?

CE 2 - Falaram que é na cidade toda. Alguém já falou, mas eu não vou, sinceramente eu não sei.

E1 – Você já chegou a ir para esse extremo Norte da cidade de Ribeirão Preto?

CE 2 – Já cheguei. Eu trabalhava no Banco do Brasil, e aí teve uma época que eu fiz parte de um projeto educacional que o banco estava financiando e a gente tinha que ir para umas escolas da periferia. O que eu considero mais longe, mais fora de mão é tipo a Maria Casagrande (*Jardim Maria Casagrande*) os extremos que ficam perto do Clube Águas do Vale, um negócio assim, é bem mais longe para gente ir. Eu ia visitar essas escolas, mas já faz muito tempo, já faz uns 15 anos e assim uma coisa, talvez te interesse, eu acho a cidade bonita; e eu acho até essa periferia bonita, não sei como está hoje, mas tem praças, as casas são bem reformadinhas, tem ruas largas, não são que nem aqueles becos, sem ser as comunidades.

E assim, a gente fez um trabalho, na época do Betinho (*A entrevistada fala de Herbert José de Sousa que foi um sociólogo que destacou pelas causas sociais, como o combate à fome. Seu apelido, Betinho, nomeia uma UBS de Ribeirão Preto/SP, localizada na Zona Norte*) então aí formaram uma organização no banco e a gente trabalhou na favela das Mangueiras (*localizada na Zona Oeste na Vila Virgínia*), a gente ia fazer uma sopa lá tal e aí depois virou um projeto mais estruturado, onde eles conseguiram uma ONG internacional que ajuda e a gente continua ajudando.

Antes, começou com a sopa, para fazer amizade lá, aí construíram um prédio e eles tinham um projeto para as meninas bordarem e mandarem para o exterior, essa ONG era do exterior, e agora tem um projeto educacional de computação tem uma porção de coisas e faz parte dessa ONG e mesmo lá na favela das Mangueiras a mobilidade é boa.

E1 – Notamos que as vias são mais largas.

CE 2 – Só dentro da favela que é mais complicado, eu parava ali do lado e tudo bem.

E1 – Ainda sobre a mobilidade, quanto tempo você leva saindo daqui até o seu consultório?

CE 2 – Se não tiver trânsito uns cinco minutos.

E1 - E você costuma sair que horas do seu consultório.

CE 2 - 17:30

E1 – Quanto tempo você leva neste retorno para casa?

CE 2 – Aí leva um pouco mais uns 15, 20 minutos, isso por conta do trânsito.

E1 – Onde que é seu consultório mesmo?

CE 2 – É na Prudente, é um quarteirão antes do “quarteirão paulista” fica no bairro Vila Seixas, é um quarteirão antes da Independência.

E1 – Então daqui até lá, na parte da manhã, é tranquilo.

CE 2 – É super fácil.

E1 – Se fosse de ônibus, quanto tempo levaria?

CE 2 – Daqui para lá tem ônibus, porque é sentido para o Centro, então esses ônibus que vão no sentido da Catedral vários passam por lá, pelos menos um quarteirão para baixo.

E1 – Eu vou até concluir já, só queria fazer uma última pergunta. Você vendo todo esse crescimento que Ribeirão tem e está tendo, principalmente por conta das reformas, e partir do que conversamos, eu queria saber: Você considera que Ribeirão é uma cidade segura para transitar, seja para fazer uma caminhada, para você passear, seja de carro, moto ou a pé?

CE 2 - Eu não considero, mas também não fico assistindo o jornal das 19h00 ou das 13h00, porque estão dizendo que teve um aumento de roubos, inclusive aqui no bairro teve uma propaganda falando que aqui aumentou a quantidade de roubos, mas não nessa rua (*Rua Alfredo Porto*), teve uma época que nessa rua aqui assaltaram quase todas as casas, mas aí desconfiaram de um pedreiro que estava trabalhando numa casa da frente e que ele dava informações dos horários de entrada e saída, a gente acha né, pois como a gente não tem muita rotina então ficou difícil para eles identificarem que horas a gente sai e entra, é também a gente é melhor amigo do traficantezinho do bairro (risos) o Tomate, ele vem aqui para pegar coco, então a gente acha que talvez ele sei lá, tenha dito “não, ali não”.

E1 – E como é o diálogo entre os vizinhos?

CE 2 – A gente tem um grupo no *WhatsApp*.

E1 – E aí vocês trocam todas as informações?

CE 2 – É, basicamente, tem um povo que manda Nossa Senhora, essas coisas, mas tem gente que assim, por exemplo, se tiver alguma pessoa suspeita tipo “*ah tem alguém parando, olhando as casas*” e tal aí elas colocam no grupo a gente fica esperto, as vezes é entregas que o cara está procurando o nosso número e tal e

aí eu falo "é para mim" e tal, tem essa troca, mas não tem muito intercâmbio não, teve um dia que umas senhoras combinaram de sentar na calçada e fizeram até um café, aí elas postaram no grupo "saudades dos tempos que a gente sentava na calçada"

E1 – Isso não tem mais aqui?

CE 2 – Praticamente não, elas até comentaram de fazer de novo, mas eu não tinha tempo para ir uma. Tem uma moça, que é especial (*deficiente intelectual*), que mora quase lá pra cima, no começo da rua, que fica ela, a enfermeira, as vezes a mãe alguém ali, por ali porque ela precisa tomar um ar, mas não é uma rotina.

E2 - A senhora já foi no Aeroporto (Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes) daqui, já viajou de avião?

CE 2 – Já sim. Meu irmão mora em Belo Horizonte/MG já fui algumas vezes para lá, fui para o Nordeste, algumas vezes, aí eu fiz conexão daqui para São Paulo/SP, aí é meio ruim porque demora.

E2 – Para onde no Nordeste?

CE 2 – Eu fui para Maceió, eu adoro Maceió fui para lá umas 12 vezes (risos)

E1 – Nossa (risos)

CE 2 – Mas já fui para Aracaju/SE e já fui para o Pernambuco.

E2 – É viagem mais para lazer e turismo ou já viajou para negócios?

CE 2 - Quando eu trabalhava no banco não, tinha gente que conseguia ir porque tinha que ir e voltar no mesmo dia, mas eu tinha que ir de ônibus mesmo para trabalhar, mas de avião só a lazer mesmo.

E2 – Acha boa a estrutura do Aeroporto daqui?

CE 2 – Ah, pra mim está bom.

E2 – Das vezes que usou deu conta.

CE 2 - É, se tivesse, tipo as vezes para ir para Belo Horizonte/MG eu tenho que ir para Campinas/SP, depois São Paulo/SP e aí para Belo Horizonte/MG, então nesse caso podia ser melhor.

E1 - Quanto tempo é daqui até o aeroporto?

CE 2 – Pelo anel viário uns 25 minutos, agora se for por dentro da cidade, aí é complicado, uns 40.

E2 – Sua funcionária mora lá perto?



CE 2 – Sim, é uma área que eles já chegaram a desapropriar para aumentar o aeroporto aí o pessoal pegou e voltou.

E2 – A senhora já andou por ali?

CE 2 – Quando o Catelan (*a entrevistada fala do Prof. Dr. Márcio José Catelan, orientador dos entrevistadores*) veio para cá, e a Júlia precisou ir lá, a gente pegou uma rua por trás, mas a gente não entrou na comunidade, a gente viu algumas casas bem precárias, aquelas de tábuas, mas a gente viu do lado na entrada não.

E1 – A senhora tem alguma consideração, alguma pergunta ou algum comentário que gostaria de fazer?

CE 2 – Não, eu espero ter contribuído de alguma forma.

E1 – A senhora autoriza a gravação?

CE 2 – Sim eu autorizo.



TRANSCRIÇÃO - ENTREVISTAS COM CIDADINOS

Cidade: RIBEIRÃO PRETO/SP

Entrevistada/o: VERA (CITADINA ENTREVISTADA – CE 3)

Entrevistador/a/es: Felipe ENTREVISTADOR (E1)

Local de realização da entrevista: Casa da cidadina entrevistada

Data: 07 de junho de 2022

Horário aproximado: 15h00

Gravada (X) sim () não

Transcrita (X) sim () não Transcrita por: Felipe

Nome do arquivo com a gravação: ENTREVISTA VERA

Nome do arquivo com a transcrição: ENTREVISTA_CITADINA_VERA_RP

Se houver, outros contatos indicados pelo/a entrevistado/a:

Relatório elaborado pelo entrevistador:

A entrevista foi realizada no apartamento da cidadina. Em conversa após o fim da entrevista gravada, a cidadina destacou que reside no prédio, mas que não sabe por quanto tempo, pois, tem sido incentivada por colegas que já moraram no mesmo a mudar para os condomínios, que se expandem em Ribeirão Preto/SP.

Por hora ela tem sido resistente, porém não sabe dizer até quando.

TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA:

ENTREVISTADOR 1 (E1) – As perguntas são bem simples e objetivas, qualquer dúvida que tiver pode me perguntar ok?

CITADINA ENTREVISTADA (CE 3) – Ok

E1 – Certo. Qual sua idade?

CE 3 – 66

E1 – Qual o nível de escolaridade

CE 3 – Superior completo

E1 - Qual que é a renda familiar aproximada?

CE 3 – R\$ 6.000

E1 - Atualmente qual que é a sua ocupação?

CE 3 – É a melhor que existe aposentado (risos)

E1 – (Risos) Mas atualmente você tem alguma ocupação? Trabalha ou estuda?

CE 3 – A minha vida toda eu fui bancária, então agora eu estou aproveitando.

E1 – Certo, faz muito bem. Você poderia me descrever a sua rotina num dia comum?

CE 3 - Eu tenho feito o seguinte: levanto cedo, porque depois que aposentei você acostuma com o horário certinho. Pela manhã eu procuro cuidar de mim mesmo, a parte da saúde: faço hidroginástica e faço musculação e na parte da tarde e aí eu vou fazer as outras coisas, as que foram necessárias como o supermercado, médico, dentista e assim vai.

E1 – E com a pandemia da Covid-19 o que mudou na sua rotina com relação a esse cotidiano e também com relação à sua mobilidade na cidade, o que você, por conta da pandemia, mudou do seu trajeto diário?

CE 3 - Nos primeiros meses fiquei em casa, na verdade eu nem fiquei aqui, fiquei em outra cidade com os familiares, e depois disso eu tenho procurado evitar, agora está mais liberado, mas eu procurei evitar muita aglomeração, mercado eu somente ia quando necessário, dependendo do lugar eu não vou, ainda não entendeu, mas agora graças a Deus estou diminuindo um pouco uso da máscara, mas não podemos deixar de usar, eu vi que você chegou de máscara, muito bem, mas a começa a não aguentar mais né? Com relação a mobilidade no caso eu tenho carro, isso facilita muito, mas não é fácil...

E1 – Você fala com relação ao trânsito de Ribeirão Preto/SP?

CE 3 - Sim e a todos os bloqueios que tem aqui na cidade que virasse uma coisa boa, mas não sei...

E1 - Isso por conta das obras que tem voltadas à mobilidade, tipo o corredor de ônibus e etc.?

CE 3 – Exatamente. Vai ficar muito bom e eu estou me referindo a parte central daqui de Ribeirão, que é aonde realmente vou, eu nem ando nos bairros que eu acredito que deva ter afetado muito mais as pessoas.

E1 - E durante esse momento da pandemia você deixou de ir ao Centro da cidade?

CE 3 - No começo sim deixei, na verdade eu não sou uma grande frequentadora do Centro, aqui no bairro eu costumo dizer que nós temos tudo, logo eu procuro fazer tudo por aqui mesmo.

E1 – Qual o bairro aqui mesmo?

CE 3 - Aqui é o Jardim Paulista. Eu falo que é um bairro muito bom, a gente só não tem cinema aqui, que seria no Centro, mas o que eu mais fazia no Centro, no *shopping*, por exemplo, porque aqui nós não temos *shopping*, o que eu mais fazia no *shopping* que fica ali no Centro é ir ao cinema, e neste eu não fui ainda.

E1 – E por que?

CE 3 – Eu não me sinto segura de voltar ainda não. Eu ainda não fui no *shopping*, *shows* essas coisas.

E1 – E qual é o shopping que a senhora mais ia?

CE 3 – O Santa Úrsula. É que eu ia mais nesse para essa parte de lazer.

E1 – Mas você ia só no cinema? Não fazia compras?

CE 3 – Fazia sim, ia nas lojas, mas prefiro fazer compras no *Novo Shopping* que é perto daqui também e fica muito mais fácil de fazer, porque ai eu ia de carro e fazia o que tinha que fazer, mas cinema eu preferia ir no *Santa Úrsula*

E1 – Você já até tinha comentado antes, mas então a senhora gosta do seu bairro?

CE 3 – Gosto muito

E1 – Considera ele seguro?

CE 3 – Já foi mais. Se bem que hoje nada está mais seguro? Então partindo para esse aspecto, mais pelo menos a gente vê muita coisa principalmente na mídia, falando que aqui no nosso bairro tem tido muito assalto, infelizmente muito assalto com pessoas mais idosas, mas isso não é característica daqui, é no geral.

E1 – Qual tipo de população é mais presente no bairro?

CE 3 - Hoje eu acredito que está partindo mais para a faixa idosa. Aqui no meu próprio prédio a maioria são idosos

E1 – E a senhora saberia me dizer o motivo?

CE 3 – Creio que seja a facilidade que você tem porque, por exemplo, apesar de ter carro eu ando praticamente a pé aqui no bairro, só não vou fazer isso mais à noite e nem não faço sozinha entendeu? Então, nos horários mais perigosos eu procuro evitar, mas fora isso eu praticamente faço tudo aqui no bairro mesmo.

E1 - Qual o mercado que a senhora costuma ir?

CE 3 – Temos o Assaí (*Assaí Atacadista, pertencente Grupo Pão de Açúcar*) que é aqui pertinho da Avenida Treze de Maio, que é essa daqui (a moradora aponta dizendo que é a Avenida de baixo do prédio onde mora) ou vou no Savegnago (*Supermercado mais presente na região Nordeste do Estado de São Paulo*) aí eu tenho essa duas opções próximas.

Tem um outro Savegnago aqui mais para cima, e agora inaugurou um “big” de um Assaí aqui na saída (*localizado na Avenida Treze de Maio*). Nem conheço ainda mas dizem que é muito bom, parece que o maior atacadista da América Latina.

E1 – Ah sim. Durante as nossas pesquisas, temos observado que tem expandido muito a quantidade de condomínios fechados aqui em Ribeirão Preto/SP. Qual a sua visão de moradora da cidade com relação a essa expansão?

CE 3 - Tem duas coisas que eu acredito: para quem gosta de segurança a impressão que dá que você passa a ter mais segurança em um lugar desse, se bem que também existem assaltos, infelizmente, nesses lugares também.

Mas por outro lado, por exemplo, para o tipo de vida que eu estava te falando, que eu vivo, em que ando tudo, que eu gosto de andar comprar as coisas, lá não seria bom e como eu moro sozinha não sei se eu iria para um condomínio, mas eu conheço muita gente que vai, inclusive o meu irmão que mora em um condomínio e, realmente, indo lá é muito bom, agora eu penso nisso que eu estou te falando.

Por exemplo, os condomínios, em geral, que eu acho que a tendência agora é ter um comérciuzinho também, porque fora isso, para você ter qualquer coisa você tem que sair do condomínio, se deslocar.

Lógico que você vai fazer uma adaptação e vai fazer uma compra por mês ou pelo menos uma compra por semana, não é?

E1 – É verdade

CE 3 - Padaria também se você precisa comprar um pão vai ter que congelar, agora se você gosta dele mais fresquinho eu já vejo mais dificuldade, então nesse aspecto eu acho que ainda não está tão bom, mas aqui é impressionante, não só aqui não viu? A tendência, dos lugares que conheço, está cada vez maior do pessoal partir para os condomínios, e isso dificulta a nossa vida no seguinte aspecto: no preço.

Porque valoriza muito os condomínios e, quem mora em casa por exemplo, vai perdendo valor porque não tem procura.

E1 – Partindo para a questão do lazer neste momento de baixa da pandemia, qual é o seu lazer?

CE 3 - Olha eu tenho hoje para o meu lazer eu acho que é quando saio para fazer hidroginástica, este está sendo meu lazer, eu faço aula de musculação, mas é aqui no prédio, então meu lazer está sendo mais esse tipo de coisa mesmo, no *shopping* mesmo eu não tenho ido, sendo que antes eu ia pelo menos umas duas vezes por semana, pois como diz o outro né "*Netflix e casa*" (risos).

E1 – E aqui no bairro tem espaço público, uma praça ou um parque para a população que mora aqui?

CE 3 – Tem, aqui na avenida (*Avenida Treze de Maio*) mesmo, tem a que eles chamam de Praça do Canhão (*Praça dos Expedicionários Brasileiros*) que tem muito movimento, de manhã e à noite, já caminhei bastante lá e deveria voltar agora um pouquinho; descendo aqui tem outra praça que eles chamam de *Praça San Leandro*, essas são as praças aqui do bairro, as mais próximas da gente

E1 - E a senhora não as frequenta mais?

CE 3 – Eu não frequento porque eu passei a fazer hidro e antes eu gostava de fazer caminhada na Praça do Canhão, aí eu substitui uma coisa pela outra, mas agora eu estou pensando em, de repente, intercalar um pouquinho, mas elas são muito bem frequentada, principalmente a Praça do Canhão.

E1 – Você tinha comentado que tem Netflix. Você tem outra plataforma?

CE 3 – Não, só a *Netflix* mesmo. Eu prefiro ficar mais em casa mesmo e ver um filme ou uma série, é uma segurança maior para a gente mesmo né? Graças a Deus eu não tive, não fui afetada pela COVID-19, pelo que saiba, e assim mesmo vou continuar me cuidando pois conheço muita gente próxima aqui que teve, e agora parece que está aumentando os números de casos também.

E1 – A senhora chegou a se vacinar?

CE 3 - Sim as quatro doses.

E1 – E você usa rede social?

CE 3 - Olha eu até tenho, mas não sou muito boa de ficar procurando coisa ali não, então é mais o *WhatsApp* e *Instagram* de vez quando dou uma olhadinha, mas não morro de amores não.

E1 – Falando sobre a mobilidade, você só se locomove pela cidade de carro?

CE 3 – Sim.

E1 – Tem outro veículo?

CE 3 – Não, não só carro mesmo. E está bom demais (risos)

E1 – Já usou o transporte público para se deslocar em Ribeirão Preto?

CE 3 – Atualmente não, mas já usei há uns bons anos atrás.

E1 – A partir de sua visão e de o que já ouviu da população, como você considera o transporte público de Ribeirão Preto?

CE 3 - Olha pelo que eu ouço o pessoal falar, tirando os horários de pico, mas que também é problemático para quem tem carro, que são terríveis, parece que

funciona bem, eu só não sei o preço que o pessoal está sempre reclamando, mas aqui por exemplo na minha rua passam vários ônibus e você percebe que são em um espaço pequeno, então eu acho que é bem servida essa região, a impressão que eu tenho é que são muitas linhas e tirando o preço eu acho que o pessoal utiliza bastante

E1 – E você costuma utilizar o Uber ou 99?

CE 3 – De vez em quando, uma hora *Uber* outra hora o *Táxi* principalmente quando viajo que preciso ir para o aeroporto.

E1 – Entendi. Com relação ao Centro, o que você costuma fazer quando vai lá, atualmente?

CE 3 - Até pouco tempo eu ia muito no Centro porquê eu ia na cabeleireira e fazer a unha também, então todo sábado eu ia. E aproveitava também para dar uma passeadinha pelo Centro, nas lojinhas, mas hoje eu já não faço mais essa parte no Centro, então é difícil ir no Centro.

E1 – E por que dessa decisão de mudar e fazer tudo aqui pelo bairro mesmo?

CE 3 – Pela facilidade de andar, porque eu já aproveito e faço um exercício e outra coisa, a manicure e a cabeleireira que eu ia eram idosas, aí resolveram parar.

E o legal deste bairro é que tudo que abre a gente gosta, fica numa felicidade e isso eu posso falar no nome de várias pessoas que vão falar a mesma coisa. Eu penso assim “vamos prestigiar o bairro”; tipo tem vários restaurantes e supermercados e eu procuro ir por aqui mesmo.

E1 - Se fosse para você delimitar para uma pessoa que não mora aqui em Ribeirão Preto qual é o Centro da cidade, como você delimitaria?

CE 3 – Então, consideram como Centro da Francisco Junqueira (*Avenida Francisco Junqueira*) até a Nove de Julho (*Avenida Nove de Julho*), mas pra mim é da Américo Brasiliense (*Rua Américo Brasiliense*) até a Visconde de Rio Branco (*Rua Visconde de Rio Branco*) e pelas laterais seria a Avenida Independência até a Saldanha Marinho (*Rua Saldanha Marinho*) e toda área do calçadão, ali na Praça XV de Novembro e o Teatro Dom Pedro II.

E1 – E o que acha dessas obras de mobilidade como por exemplo dos corredores de ônibus? Como você enxerga essas obras?

CE 3 – Tem muita coisa que vai ficar interessante por exemplo viaduto que foi feito ali no Castelo Branco (*A cidadina fala do viaduto Profissionais da Saúde, localizado no Jardim Castelo Branco*) que ficou muito bom, porque uniu dois bairros, você sai direto ali na Diederichsen (*Avenida Antônio Diederichsen*) vai para a Presidente Vargas (*Avenida Presidente Vargas*) e já está no *shopping*, porque aqui tem quatro, mas o principal é o Ribeirão Shopping, então em termos de locomoção ali ficou muito bom.

Do corredor de ônibus eu vi o pessoal comentando que eles acharam um pouco exagerado fazer na Avenida Independência porquê eles destruíram ela, não sei, de repente depois de pronto vai ser uma coisa legal. Eu vi o pessoal falando que acha que é muita coisa; eu peguei a Avenida Brasil vindo de Uberlândia/MG rapaz!!! Não deu para andar ali, porque o que eles estão fazendo de coisa também vai ficar muito bom ali, porque é um fluxo muito grande na Avenida Brasil e na Avenida Mal. Costa e Silva inclusive depois vai pegar sentido aeroporto, então aquela parte depois de pronta vai ficar muito boa.

Outra coisa que a gente não sabe se vai ficar muito bom é onde tudo começou que é pra unir a Avenida Presidente Vargas com a Avenida Independência com a passando por cima ou por baixo, eu não sei, da Nove de Julho (*Avenida Nove de Julho*) só que ali eles começaram a mexer e pararam, então eu não sei como é que vai ser ali; a impressão que eu tenho é que vão ficar muito boas.

E1 – Quanto tempo faz que tem essas obras?

CE 3 – Vixe faz tempo hein...

E1 – Uns 2, 3 anos?

CE 3 - Acredito que por aí. E intensificou muito mais, porque é ano político, então intensificou muito mais, nós sabemos que qualquer lugar é assim né? Ano eleitoral aparece muita coisa, mas eu acredito que vai ficar muito bom.

Você viu como vai ficar a Avenida Independência? Ela era bem larga, com três pistas para ir e três pistas para voltar, mas agora ela vai ser bem reduzida para carro e no meio vai ser esse corredor de ônibus.

E1 – Você costuma fazer compras pela internet?

CE 3 – Muito pouco. Antes da pandemia eu fazia bastante supermercado, mas essa parte ficou muito boa, inclusive muitas empresas eu acho que nem é utilizava a *internet*, principalmente as daqui da região, e aí com a pandemia passou a usar. Quem sabia mexer com a *Internet* é mais fácil, mas gente como eu que não sabe teve que se adaptar a fazer compras, inclusive comida ou até mesmo supermercado, que no começo da pandemia eu acabei tendo que usar.

No quarteirão de baixo, tem uma casa de frutas e verduras, que o dono ofereceu tanta coisa que ficou muito bom pessoal; eu não estava aqui, mas quando eu cheguei eu pessoa falava: *"Não se preocupa, você pode vir para a sua casa, é só pedir. Você pede ali no Carlinhos ou liga lá que funciona"* então funciona muito bem.

E1 – Mas você continua fazendo compras pela internet?

CE 3 – Ah não. Já te falei que eu vou na rua. Eu evito aglomeração, mas que tipo de aglomeração você vai evitar? Um *show*, mesmo cinema, só que no mercado eu vou, mas eu procuro ir, por exemplo, eu faço isso próximo do Assaí, então eu vou mais cedo, antes da aula começar, então eu vou num horário muito bom; eu não pego muita gente é super tranquilo.

No Savegnago é mais movimentado, mas eu vou à tarde, já que tenho tem condições para fazer isso né, então vamos evitar aglomeração.

E1 – Já indo para final, eu farei algumas perguntas mais sobre a cidade mesmo?

Quanto tempo você mora aqui?

CE 3 – Eu vim trabalhar no banco aqui (*a cidadina é funcionária pública aposentada pelo Banco do Brasil*) em julho de 1976, eu era de Batatais/SP, então fazem 46 anos que moro aqui.

E1 - Que lugares você mais gosta aqui em Ribeirão?

CE 3 – Ribeirão é uma cidade boa, você tem muitas opções. Temos aqui ótimos restaurantes, tem um aqui no bairro, o do Rubinho que é do lado do Cenourão (*Cenourão Super Varejo*).

E1 – O Cenourão é um mercado? Um Hortifruti?

CE 3 – Ele é os dois; na verdade ele vende de tudo. Mas isso é algo que os mercadinhos daqui começaram a fazer também: começaram a vender de tudo, não

só um tipo de produto. Você precisa de arroz, antes não tinha, agora tem; carne, que também não tinha, agora você encontra por aqui.

E1 - E aí nesses anos que você mora aqui, falando destes 10 últimos anos, o que que você reparou que mudou aqui em Ribeirão?

CE 3 – Hum (pausa) a população, que dizem estar em 700 mil, mas pra mim é sempre muito mais. Olha, difícil, porque para mim Ribeirão não é uma cidade industrial, ela é voltada mais para o comércio e o agronegócio e nesta parte continua em bastante expansão; não sei, não saberia o que te responder.

E1 – Você considera Ribeirão Preto uma cidade insegura?

CE 3 - Já tem um tempo que está ficando, principalmente depois daquela reportagem da Califórnia Brasileira (*a citadina retrata a publicação de um artigo em que Ribeirão Preto/SP recebeu o apelido de “a Califórnia Brasileira” por conta do crescimento econômico da cidade nos anos 1980/1990*) depois que inventaram essa história piorou muito no aspecto segurança.

Inclusive no meu bairro foi feito um negócio aqui da FEBEM (*a citadina relata a instalação de uma unidade de liberdade provisória da Fundação Casa no bairro onde reside*) eles alugaram uma casa tudo, então, segundo os comentários, já piorou bastante, inclusive aumentou a parte de violência por causa disso.

Graças a Deus não fui vítima de nenhuma delas, mas eu acredito que quanto maior a cidade, tem gente de qualquer jeito e vem gente né? Quanto teve essa reportagem da “Califórnia Brasileira” eu já morava aqui, aí deu pra sentir, porque ainda tem essa ideia de Ribeirão, já que o PIB é muito alto e que é uma cidade de poder aquisitivo muito grande então isso atrai muita gente, mas você sabe que Sertãozinho/SP é muito mais, ali sim mora gente de poder aquisitivo muito maior. Por exemplo, eu estive em Piracicaba/SP e reparei que os preços eram mais em conta; aí eu perguntei para o caixa e ele disse que varia de cidade para cidade e me perguntou onde eu morava, e eu disse em Ribeirão Preto/SP.

Ele respondeu: “mas também você mora em cidade de rico” (risos) então as coisas que eu sei mais ou menos o preço lá é muito mais em conta do que aqui.

E1 - E se fosse para você definir a mobilidade urbana em Ribeirão como você definiria?

CE 3 – A impressão que eu tenho é que é boa. Uma coisa que aconteceu, por exemplo, na pandemia e que virou um problema sério é que até os ônibus pararam de funcionar. Então, por exemplo, para os funcionários virem trabalhar se não tivesse carro e se a pessoa não tivesse nenhum parente que trouxesse a gente, que eu falo o condomínio, reembolsaria, porque se não a pessoa não tinha como vir funcionários que trabalham aqui.

E1 – Você fala dos funcionários da limpeza?

CE 3 – Sim, sim que trabalham no prédio?

E1 - Você tem alguma diarista ou empregada?

CE 3 – Sim, tem uma moça que vem de 15 em 15 dias.

E1 – Saberá dizer onde ela mora?

CE 3 – Ela mora em Serrana/SP. Todo mundo dessas cidades próximas vem trabalhar em Ribeirão. Serrana/SP, Bonfim (Bonfim Paulista/SP) e Bonfim até já foi engolida pelos condomínios; Cravinhos/SP também o pessoal vem muito para cá. Tem um ônibus que vem de Serrana/SP e também tem muita van que vem.

E1 – Você já chegou a ter algum acidente de trânsito?

CE 3 – Já, mas faz tanto tempo. Uma vez eu cheguei de viagem e bateram em mim na esquina, mas a culpa não foi minha não.

E1 – Isso tem quanto tempo?

CE 3 – Ah tem tempo, uns 20 anos.

E1 - Você costuma fazer muita viagem?

CE 3 – Já fui muito boa nisso. Na época que eu trabalhava no banco, como eu sou solteira e tinha muita gente solteira a gente se juntava sempre em todas as férias. Agora menos, mas por falta de companhia.

E1 – E você já viajou de avião?

CE 3 - Sim, muito.

E1 – Quantas vezes?

CE3 – Vixe, bastante hein.

E1 - Já viajou para fora do Brasil?

CE 3 – Já viajei para a Europa, uns 11 países, fui para os Estados Unidos, duas vezes, já fui para o Caribe umas 3 vezes.

E1 – E no Brasil?

CE 3 – No Brasil eu conheço muita coisa, só não conheço o Amazonas porque é muito caro.

E1 – Quais Estados?

CE 3 – Bahia, Alagoas, Ceará, Pernambuco que eu fui recentemente, Sergipe, Maranhão, Pará, já passei por Goiás, Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul.

E1 – Isso, mais de uma vez?

CE 3 – Sim, mais de uma vez.

E1 – Bom, era isso que eu tinha para perguntar para você, então queria agradecer em meu nome e no nome da equipe, só queria confirmar com você que autoriza gravação?

CE 3 – Sim claro.

E1 – Mais uma vez muito obrigado.