

Universidade Estadual Paulista (Unesp)
Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)
Presidente Prudente, São Paulo, Brasil

Alexandre Antonio Abate

As vozes da fragmentação socioespacial: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP

Presidente Prudente - SP
Fevereiro de 2022



Universidade Estadual Paulista (Unesp)
Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)
Presidente Prudente, São Paulo, Brasil

Alexandre Antonio Abate

As vozes da fragmentação socioespacial: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (Unesp), câmpus de Presidente Prudente - SP, visando à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico

Linha de Pesquisa: Produção do Espaço Urbano

Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito



Presidente Prudente - SP
Fevereiro de 2022

A119v Abate, Alexandre Antonio
As vozes da fragmentação socioespacial : Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP / Alexandre Antonio Abate. -- Presidente Prudente, 2022
270 f. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente
Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito

1. Produção do espaço urbano. 2. Fragmentação socioespacial. 3. Mobilidade urbana. 4. Acessibilidade urbana. 5. Ribeirão Preto. I. Título.

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

Essa ficha não pode ser modificada.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: As vozes da fragmentação socioespacial: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP

AUTOR: ALEXANDRE ANTONIO ABATE

ORIENTADORA: MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO

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

Profa. Dra. MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Unesp/FCT - Câmpus de Presidente Prudente

Prof. Dr. ANTONIO HENRIQUE BERNARDES (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Universidade Federal Fluminense

Profa. Dra. EDA MARIA GOES (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Unesp/FCT - Câmpus de Presidente Prudente

Presidente Prudente, 02 de fevereiro de 2022

Universidade Estadual Paulista (Unesp)
Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)
Presidente Prudente, São Paulo, Brasil

Alexandre Antonio Abate

As vozes da fragmentação socioespacial: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP

Agências de fomento à pesquisa

Processo nº 133132/2019-6, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)

Processo nº 2019/02849-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

Vinculação ao Projeto Temático

"Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb"

Processo nº 2018/07701-8, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)



Presidente Prudente - SP
Fevereiro de 2022

Aos meus pais - Maria e José - e a minha irmã Natalia.

À Ritielle, minha companheira de vida e meu amor.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi escrito, sobretudo, durante a pandemia da COVID-19 - uma das maiores crises sanitárias e humanitárias de todos os tempos -, e, dessa forma, os obstáculos que se apresentaram durante a sua realização, elevaram, ainda mais, a magnitude do desafio que é a realização de uma pesquisa científica no âmbito da pós-graduação. Agradeço a Deus por ter guiado os meus caminhos e me proporcionado a saúde - física, emocional e psicológica - necessária para a conclusão do Mestrado. Nesse contexto, destaco, ainda, a minha gratidão por ter tido acesso à vacina contra a COVID-19. Deixo aqui registrado o meu muito obrigado a todos os profissionais que se empenharam para o desenvolvimento das vacinas que estão salvando vidas e propiciando que olhemos para o futuro com esperança. Viva a ciência!

Desde o meu ingresso na Graduação em Geografia - Licenciatura e Bacharelado - em 2013, os meus pais - José Antonio Abate e Maria Rosa Farina Abate - e a minha irmã - Natalia Cristina Abate Nunes - estiveram ao meu lado, dando o apoio necessário à superação de todos os desafios que estiveram em minha trajetória. No Mestrado, mesmo distantes, vocês foram fundamentais para que eu também pudesse vencer as barreiras. Não poderia deixar de agradecer, ainda, ao carinho do meu sobrinho - Gabriel Abate Nunes - e ao apoio do meu cunhado - Flávio Gonçalves Nunes. Faço menção, ainda, à pequena Giovanna Abate Nunes que, recentemente, veio ao mundo para alegrar ainda mais as nossas vidas. Vocês moram no meu coração. Amo vocês!

Gostaria de agradecer imensamente à família que me acolheu como filho e que sempre, por meio de palavras e de gestos de carinho, forneceu o apoio que, para mim, foi fundamental. Obrigado por tudo, Luiz Ronaldo Aparecido, Rita de Cássia da Silva Aparecido, Roberta Cristina Aparecido, Regiane Cristina Aparecido, Vanderlei Vicente do Nascimento. Obrigado, ainda, aos pequenos Henri Aparecido do Nascimento e Emanuelle Cristina Aparecido Batista. Vocês também habitam o meu coração!

Não há palavras que possam expressar o tamanho da minha gratidão por você, minha querida e amada companheira Ritielle Cristina Aparecido. Ao longo destes sete anos de cumplicidade e de amor, você sempre esteve ao meu lado em todos os momentos da vida. Foi imprescindível para a conclusão desta importante etapa acadêmica, tendo me ajudado de forma direta e indireta. Muito obrigado por todo amor, carinho, respeito e companheirismo. Esta conquista também é sua. Eu amo amar você!

Muitos colegas e amigos da pós-graduação, sobretudo aqueles dos grupos de pesquisa que participei - GASPERR e ReCiMe - contribuíram para a minha investigação e foram muito importantes durante os momentos de bate-papo e de ajuda mútua sobre diferentes aspectos, para além da vida académica. Dentre eles, faço menção ao Augusto Marques da Silva e ao João Vítor Pavoni. Muito obrigado, queridos!

Agradeço imensamente a todos os moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", situado em Ribeirão Preto - SP, que aceitaram participar da pesquisa. Agradeço, ainda, ao Guilherme, da Secretaria de Planejamento de Ribeirão Preto.

Com muito respeito, carinho e admiração, deixo aqui o meu agradecimento a Maria Encarnação Beltrão Sposito, que me orienta desde 2016. Carminha, num primeiro momento, agradeço por você ter me orientado de forma tão excepcional durante o Mestrado. Agradeço por todas as instruções para a realização da pesquisa e pela leitura sempre cuidadosa e minuciosa de todas as páginas que escrevo. Num segundo momento, agradeço a você por todos os diálogos, os conselhos e os auxílios que ultrapassam a vida académica. Nesse segundo aspecto, estendo os meus agradecimentos ao Eliseu Savério Sposito. Gratidão!

Não poderia deixar de salientar o meu agradecimento aos professores que compuseram a banca examinadora do Exame Geral de Qualificação e da Defesa da Dissertação: Antonio Henrique Bernardes, da Universidade Federal Fluminense (UFF), e Eda Maria Góes, da Universidade Estadual Paulista (Unesp), câmpus de Presidente Prudente - SP. Agradeço pelas leituras cuidadosas que vocês realizaram e pelas sugestões para melhoria da dissertação.

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

Agradeço ao CNPq e à FAPESP pelas bolsas de mestrado concedidas. Processo nº 133132/2019-6, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Processo nº 2019/02849-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

Agradeço, por fim, à Universidade Estadual Paulista (Unesp). Tenho orgulho de ter concluído, no câmpus de Presidente Prudente - SP, a Licenciatura e o Bacharelado em Geografia e, agora, o Mestrado Académico em Geografia. Obrigado, Unesp, por ser uma Universidade Pública, Gratuita e de Qualidade.

RESUMO

No Brasil, as maiores e mais complexas cidades, como as metrópoles, e as cidades médias, apresentam um aprofundamento da diferenciação socioespacial que aponta para a constituição da fragmentação socioespacial. Esse processo decorre, dentre outros elementos, de as cidades brasileiras estarem submetidas às lógicas perversas da reprodução ampliada e infinita do capital e aos ditames do neoliberalismo, fazendo com que o espaço urbano, cada vez mais, torne-se mercadoria, alterando, dessa forma, os princípios e os sentidos do direito à cidade. Buscou-se compreender, por meio da análise das práticas espaciais de cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos pressupostos do direito à cidade. Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial foi analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana. Vinculadas a ela, adotamos, também, as dimensões empíricas do consumo, do lazer e do trabalho. Para a pesquisa, selecionamos a cidade média de Ribeirão Preto, situada no Estado de São Paulo, a qual, com base em várias pesquisas já realizadas, apresenta uma intensificação da diferenciação socioespacial que poderia apontar para a fragmentação socioespacial. Os procedimentos metodológicos que orientaram a investigação são: 1) revisão bibliográfica; 2) trabalhos de campo; 3) pesquisa etnográfica; 4) entrevistas semiestruturadas; 5) avaliação do transporte público; 6) delimitação das áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto e do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", sendo ele a área privilegiada na investigação. A nossa pesquisa vincula-se ao Projeto Temático intitulado "Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb", financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Pelas lentes da mobilidade urbana, privilegiada para a leitura da lógica socioespacial fragmentária, identificamos tendência de intensificação da diferenciação socioespacial que poderia conduzir à constituição da fragmentação socioespacial. Destacamos, ainda, que a leitura do processo foi feita a partir de uma pequena parcela da cidade e da vida cotidiana de cidadãos que participaram dos diferentes enfoques metodológicos, que revelaram que os deslocamentos periferia – centro ainda são estruturadores importantes no uso de seus tempos cotidianos.

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

ABSTRACT

In Brazil, the biggest and more complex cities, like the metropolises, and the medium-sized cities, present a deepening of the socio-spatial differentiation that point out to a constitution of the socio-spatial fragmentation. This process stems, among others elements, from the brazilian cities are submitted to the perverse logics of the enlarged reproduction and infinite from the capital and to the neoliberalism dictates, doing with what the urban space, increasingly, becomes merchandise, changing, therefore, the principles and the meaning of the right to the city. We sought to understand, by means of the analysis of the spatial practices of the low purchasing power citizens and peripheral, how the socio-spatial logic fragmentary structures and consolidates itself, in opposition to the assumptions of the right to the city. In this way, the process of socio-spatial fragmentation was analysed from the empirical dimension of the urban mobility, which is inseparable of the urban accessibility. Linked to her, we adopt, too, the empirical dimensions of the consumption, the leisure and the labour. For the research, we have selected the medium-sized city of Ribeirão Preto, located in the State of São Paulo, which, based on several researches already done, present an intensification of the socio-spatial differentiation that could point out to the socio-spatial fragmentation. The methodological procedures that guided the research are: 1) bibliographic review; 2) field works; 3) netnography; 4) semi-structured interviews; 5) assessment of the public transport; 6) delimitation of the commercial and service areas of Ribeirão Preto and of "Cristo Redentor" housing development, which is the privileged area in the research. The research is linked to the Thematic Project entitled "Socio-spatial fragmentation and brazilian urbanization: scales, vectors, rhythms, forms and contents - FragUrb", financed by São Paulo Research Foundation (FAPESP). By the lens of urban mobility, privileged for the reading of the socio-spatial logic fragmentary, we have identified trend of deepening of the socio-spatial differentiation that could conduct to a constitution of the socio-spatial fragmentation. We highlight, still, that the reading of the process was made from a small portion of the city e of the daily life of citizens that participated of the different methodological approaches, that revealed that the displacements periphery - downtown are still important structuring of the use of their daily times.

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

LISTA DE SIGLAS	SIGNIFICADOS
ASSILCON	Associação das Incorporadoras, Loteadoras e Construtores de Ribeirão Preto
BNH	Banco Nacional de Habitação
Capes	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CERP	Companhia Energética de Ribeirão Preto
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNEFE	Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
COHAB-RP	Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto
COVID-19	<i>Corona Virus Disease</i>
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
FAPESP	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FCT	Faculdade de Ciências e Tecnologia
FragUrb	Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos
FRN	Fundo de Reserva Nacional
GAsPERR	Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais
GPS	<i>Global Positioning System</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra
OMC	Organização Mundial do Comércio
PMCMV	Programa Minha Casa, Minha Vida
PMMU - RP	Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto
Próurbano	Consórcio Ribeirão Preto de Transporte
PPGG	Programa de Pós-Graduação em Geografia
ReCiMe	Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
REGIC	Regiões de Influência da Cidades
RITMO	Portal da Rede Integrada do Transporte Municipal por Ônibus
SciElo	<i>Scientific Electronic Library Online</i>
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SICOOB CROCREO	Cooperativa de Crédito dos Produtores Rurais e Empresários do Interior Paulista
SUV	<i>Sport Utility Vehicle</i>
TRANSERP	Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A
UBS	Unidade Básica de Saúde
Unesp	Universidade Estadual Paulista
UNIP	Universidade Paulista
USP	Universidade de São Paulo

LISTA DE MAPAS	PÁGINA
Mapa 1: Ribeirão Preto. Situação espacial do município e da cidade no Estado de São Paulo. 2020.	39
Mapa 2: Ribeirão Preto. Expansão territorial urbana (1856 a 2021).	40
Mapa 3: Ribeirão Preto. Empreendimentos de Habitação de Interesse Social, provenientes da COHAB-RP/BNH (1965 a 2008).	42
Mapa 4: Ribeirão Preto. Localização dos Empreendimentos do Minha Casa, Minha Vida e dos Espaços Residenciais Fechados, em associação aos rendimentos por chefes de família de acordo com o Censo Demográfico do IBGE de 2010.	44
Mapa 5: Estado de São Paulo. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas. 2010	46
Mapa 6: Ribeirão Preto. Região de Influência do Arranjo Populacional. 2018.	48
Mapa 7: Ribeirão Preto. Conexões externas do Arranjo Populacional. 2018.	49
Mapa 8: Estado de São Paulo. Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas. 2017.	51
Mapa 9: Ribeirão Preto. Exclusão/Inclusão Social. 2000 e 2010.	54
Mapa 10: Ribeirão Preto. Situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.	56

Mapa 11: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência dos cidadãos que participaram da abordagem participativa, no âmbito da Netnografia. 2021.	159
Mapa 12: Ribeirão Preto. Antiga área de residência do entrevistado Miguel. 2021.	167
Mapa 13: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência das entrevistadas Patrícia e Elisabete. 2021.	188
Mapa 14: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência da entrevistada Rafaela. 2021.	195
Mapa 15: Ribeirão Preto. Nível de concentração de comércio e de serviços. 2010.	219
Mapa 16: Ribeirão Preto. Estabelecimentos comerciais, de serviços e misto identificados no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.	232
Mapa 17: Ribeirão Preto. Consumo de bens e de serviços dos entrevistados. 2021.	242

LISTA DE FIGURAS	PÁGINA
Figura 1: Ribeirão Preto. Moradores recebem as chaves das casas do Cristo Redentor e prestam depoimento à Pacaembu Construtora. 2019.	62
Figura 2: Ribeirão Preto. Percurso referente à Linha T-808 (Jardim Cristo Redentor) e pontos de parada. 2021.	143
Figura 3: Ribeirão Preto. Percurso referente à Linha T-888 (Expresso Redentor) e pontos de parada. 2021.	144
Figura 4: Ribeirão Preto. Publicação na qual a Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor destaca a nova linha expressa que passou a atender ao conjunto habitacional em janeiro de 2020.	145
Figura 5: Ribeirão Preto. Área delimitada para a implementação do Centro Comercial e Industrial Pacaembu, situado no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2019.	220

LISTA DE FOTOS	PÁGINA
Fotos 1 e 2: Ribeirão Preto. Vista aérea do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" em diferentes fases do processo construtivo.	58
Fotos 3 e 4: Ribeirão Preto. Vista aérea do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" em diferentes fases do processo construtivo.	59
Fotos 5 e 6: Ribeirão Preto. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" nas etapas finais do processo construtivo.	60
Foto 7: Ribeirão Preto. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2019.	61
Foto 8: Ribeirão Preto. <i>Outdoor</i> de divulgação do Centro Comercial e Industrial Pacaembu. 2020.	220
Foto 9: Ribeirão Preto. Área do Centro Comercial e Industrial Pacaembu atualmente desocupada. 2020.	221
Foto 10: Ribeirão Preto. <i>Outdoor</i> de divulgação da Pacaembu Construtora, mediante a informação do lote adquirido pelo Supermercado Savegnago. 2020.	222
Foto 11: Ribeirão Preto. <i>Outdoor</i> de divulgação da área comercial adquirida pelo Supermercado JDS. 2020.	222
Foto 12: Ribeirão Preto. mercearia "Empório Casa Nova", implementada em <i>container</i> . 2020.	223
Foto 13: Ribeirão Preto. Construtrio - Materiais para construção. 2020.	228
Foto 14: Ribeirão Preto. DSG Farma - Farmácia. 2020.	228
Foto 15: Ribeirão Preto. Copagaz - Venda de botijão de gás. 2020.	229
Foto 16: Ribeirão Preto. GVK - Funilaria e Pintura. 2020.	229
Foto 17: Ribeirão Preto. Bronze <i>Star</i> - Salão de Bronzeamento. 2020.	230
Foto 18: Ribeirão Preto. Vinícius - Cabeleireiro. 2020.	230

LISTA DE TABELAS	PÁGINA
Tabela 1: Ribeirão Preto. Crescimento da população urbana de 1980 a 2010 e projeções para 2020 e 2030.	52
Tabela 2: Ribeirão Preto. Distribuição das unidades habitacionais do Cristo Redentor de acordo com as Faixas do PMCMV. 2020.	57
Tabela 3: Número de comentários, de curtidas/reações e de compartilhamentos referente às publicações das categorias (in)segurança, saúde, educação e assistencialismo, cooperação e organização.	135
Tabela 4: Número de comentários, de curtidas/reações e de compartilhamentos referente às publicações da categoria infraestrutura.	136

LISTA DE QUADROS		PÁGINA
Quadro 1: Síntese metodológica da pesquisa.		32
Quadro 2: Mobilidades geográficas, na perspectiva de Balbim (2016).		67
Quadro 3: Fases de implementação das políticas de transporte urbano no Brasil, de acordo com Vasconcellos (2013).		104
Quadro 4: Ribeirão Preto. Avaliação dos grupos e das páginas do <i>Facebook</i> a partir dos critérios propostos por Kozinets (2014). 2020.		127
Quadro 5: Ribeirão Preto. Postagens e comentários obtidos na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual <i>Facebook</i> . 2020.		132
Quadro 6: Perfil dos entrevistados.		161
Quadro 7: Proposições para subsidiar a revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, segundo a PMMU - RP, de 2019.		207
Quadro 8: Ribeirão Preto. Estabelecimentos comerciais, de serviços e misto identificados no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.		224

LISTA DE FLUXOGRAMAS		PÁGINA
Fluxograma 1: Etapas para a realização de uma pesquisa netnográfica, segundo Kozinets (2014).		124

SUMÁRIO

Introdução	16
PARTE 1: OS PILARES DA INVESTIGAÇÃO E ÁREA DE ESTUDO	20
1. Procedimentos metodológicos	21
1.1. Revisão bibliográfica e trabalhos de campo	21
1.2. Dimensões empíricas para a análise da lógica socioespacial fragmentária	22
1.3. Netnografia	23
1.4. Entrevistas	27
1.5. Análise do transporte público	28
1.6. Delimitação das áreas comerciais e de serviços e síntese metodológica	29
2. Área de estudo	34
2.1. Ribeirão Preto - SP	34
2.2. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"	53
PARTE 2: CIDADES, MOVIMENTOS E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL	63
3. As lógicas de construção e os caminhos de superação da mobilidade excludente e precária	64
3.1. Análise conceitual sobre mobilidade e acessibilidade	64
3.2. Urbanização, produção do espaço urbano e mobilidade	72
3.3. O modelo de mobilidade no Brasil e o novo horizonte possível e desejável: a soberania do automóvel, a motocicleta como novo símbolo de progresso e de liberdade e a relevância do transporte público	81
4. Uma leitura das cidades e do urbano pela lente da fragmentação socioespacial	107
4.1. Mobilidade, direito à cidade e fragmentação socioespacial	107
4.2. Da segregação socioespacial à fragmentação socioespacial	116
PARTE 3: VÁRIAS VOZES, DIFERENTES PERSPECTIVAS E PRÁTICAS ESPACIAIS	123
5. Os resultados da Netnografia	124
5.1. Avaliação dos grupos e das páginas do <i>Facebook</i> e seleção da comunidade <i>online</i> adequada	124
5.2. Análise das postagens e dos comentários	129
5.3. Análise da abordagem participativa	149
6. Os cidadãos selecionados para as entrevistas	160
7. Mobilidade e Acessibilidade pela ótica dos entrevistados	161
7.1. "Como nós estamos do lado de cá da rodovia, eles acabam deixando de atender a esses moradores": afastamento socioespacial e mobilidade precária	161
7.2. "O nosso bairro é um bairro muito longe do centro da cidade": práticas espaciais restritas	181
8. A reestruturação do Plano de Mobilidade Urbana e a visão do poder público	199
PARTE 4: ÁREAS COMERCIAIS E PRÁTICAS ESPACIAIS DE CONSUMO	214
9. As áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto e do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"	215
10. Práticas espaciais de consumo dos entrevistados: ora segmentadas, ora distribuídas	235
Considerações finais	245
Referências	251

Apêndices	261
Apêndice I: Roteiro para entrevista com cidadãos	261
Apêndice II: Roteiro para realização da Netnografia	266
Apêndice III: Roteiro para entrevista com o representante do Poder Público	268

Introdução

Em nossa monografia (ABATE, 2017), avaliamos a mobilidade e a acessibilidade urbanas, vinculadas às práticas espaciais de consumo, de cidadãos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto", situado na periferia de Presidente Prudente - SP em sua porção norte, um setor que possui áreas submetidas ao processo de segregação socioespacial e com índices altos de exclusão social. Nessa pesquisa, partimos da premissa de que a mobilidade e a acessibilidade urbanas são condições fundamentais para que os cidadãos possam ter acesso à plenitude da vida urbana e, portanto, acesso ao exercício do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001) e concluímos que a baixa mobilidade e acessibilidade dos cidadãos é um fator que expressa e acentua a seletividade desse direito ou sua não realização. Além disso, de forma introdutória, apresentamos argumentos para justificar que a baixa mobilidade e acessibilidade urbanas constatadas na pesquisa é relevante para a ampliação da segregação socioespacial e da exclusão social do João Domingos Netto (ABATE, 2017). Assim, optamos por, no mestrado, dar continuidade a essa linha de estudo, ampliando a pesquisa em termos de discussão teórica, de metodologia, de escala de investigação e também de processos, com as suas formas e os seus conteúdos, quando comparada à iniciação científica. Além desses pontos, a escolha da cidade de Ribeirão Preto para esta nova investigação, favoreceu essa ampliação analítica e empírica.

Compreendemos, a partir da experiência científica brevemente descrita, o quão relevante é considerar as vozes de cidadãos para o entendimento dos processos que se estruturam e se consolidam nos espaços urbanos. Partindo desse pressuposto, na pesquisa de mestrado, as vozes de cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia, as quais são, muitas vezes, silenciadas, nortearam, a partir do estudo da mobilidade e da acessibilidade para a realização das práticas espaciais do trabalho, do consumo e do lazer, a compreensão do processo de fragmentação socioespacial. Desse modo, adotamos, no âmbito da pesquisa, a expressão "vozes da fragmentação socioespacial", a qual é capaz de ser uma expressão-chave e, ao mesmo tempo, síntese, sobre os percursos que trilhamos para a condução da investigação.

A fragmentação socioespacial, segundo Sposito e Góes (2013) e Sposito (2018), é um processo que não está presente apenas nos espaços urbanos metropolitanos, nos quais ele já se encontra, de certo modo, enraizado, estruturado, com pilares sólidos que o sustentam e o promovem. Assim, as referidas pesquisadoras entendem que a fragmentação socioespacial é, também, um processo em curso nas cidades médias brasileiras. Contudo, em muitas dessas cidades, as diferentes facetas desse processo começaram a se manifestar recentemente. Além disso, a nosso ver, dada a complexidade da lógica socioespacial fragmentária, é importante que

ocorram investigações mais amplas no âmbito da Geografia Urbana, sobretudo a partir desses novos espaços urbanos nos quais ela se apresenta como um processo em constituição. Esses são dois desafios teórico-metodológicos que enfrentamos em nossa pesquisa, os quais demandaram dedicação, reflexão e debates, seja com a orientadora da pesquisa, seja com os demais pesquisadores e integrantes do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe).

A nossa pesquisa vincula-se ao Projeto Temático intitulado "Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb". Embora haja uma continuidade em termos de conteúdo e de pesquisadores envolvidos, comparando com o antigo Projeto Temático - "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo"¹, esse novo projeto, consoante Sposito (2018), conta com novos planos analíticos, novas bases empíricas, novas cidades definidas para investigação e, sobretudo, uma nova metodologia. Assim, nesta pesquisa de mestrado, trabalhamos para contribuir com o projeto temático e para avançar na discussão da fragmentação socioespacial - sobretudo por meio da lógica de apropriação do espaço pelos cidadãos, para além das formas urbanas e da estruturação espacial, que também possibilitam uma leitura do referido processo -, principalmente a partir das suas repercussões, das suas formas e dos seus conteúdos, no âmbito da cidade média de Ribeirão Preto - SP.

A investigação foi orientada pelo projeto de pesquisa denominado "As vozes dos cidadãos: uma análise a partir da (i)mobilidade e da (in)acessibilidade urbanas dos cidadãos periféricos residentes em Ribeirão Preto - SP"², a qual foi, inicialmente, financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e, a partir de junho de 2019, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

¹ Processo nº 11/20155-3, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

² No âmbito de elaboração do projeto de pesquisa, optamos pela expressão "cidadãos periféricos" para já deixar delimitado, no título, que a nossa pesquisa sobre a fragmentação socioespacial, a partir da mobilidade e da acessibilidade, estaria articulada às práticas espaciais de cidadãos residentes na periferia habitada pelos estratos socioeconômicos de baixo poder aquisitivo de Ribeirão Preto - SP. Não obstante, com o início da investigação e dos debates com a orientadora, compreendemos que essa expressão é inadequada, haja vista que ela faz alusão ao fato de que os cidadãos são periféricos, o que é um equívoco. Assim, a porção do espaço urbano na qual os cidadãos habitam é periférica - e não eles. Além disso, o adjetivo "periféricos" para qualificar os cidadãos poderia levar a algum tipo de discriminação e/ou de estigmatização. Dessa forma, optamos por retirar essa expressão do âmbito das análises tecidas ao longo desta dissertação. Outro elemento que julgamos pertinente explicar diz respeito aos conceitos de imobilidade e inacessibilidade, os quais também foram utilizados no título do projeto de pesquisa que norteou a execução desta dissertação. Eles foram utilizados como hipóteses, partindo da situação espacial da nossa área de estudo, que poderia, conforme os conceitos sugerem, impossibilitar os deslocamentos urbanos. Contudo, conforme demonstraremos, a imobilidade e a inacessibilidade urbanas não foram identificadas, considerando os cidadãos residentes na porção do espaço urbano privilegiada na investigação.

O objetivo geral que norteou a nossa pesquisa foi compreender, mediante a análise das práticas espaciais de cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos pressupostos do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial foi analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana.

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

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

Esta dissertação contém quatro partes, além desta introdução. Na primeira, constam os procedimentos metodológicos que nortearam os caminhos da investigação e a apresentação de Ribeirão Preto e da nossa área de estudo - Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". Na segunda, há a fundamentação teórico-conceitual, que contém uma síntese das principais leituras realizadas ao longo do mestrado, as quais foram fundamentais para a condução da pesquisa e para a interpretação dos resultados dela decorrentes. Na terceira, destacamos, de forma pormenorizada, os caminhos que foram trilhados para a condução da Netnografia e analisamos os resultados obtidos a partir dela. Ademais, nessa parte, as entrevistas com os cidadãos e com o representante do poder público de Ribeirão Preto foram analisadas, havendo, também, associações com o Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto e com as discussões, desde 2018, que estão sendo conduzidas em prol da revisão desse documento. Na quarta, discutimos sobre as áreas comerciais, de serviços e industriais da nossa área de estudo, havendo, ainda,

apontamentos concernentes às áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto em sua totalidade. Nessa quarta e última parte, examinamos, ainda, as práticas espaciais de consumo dos cidadãos entrevistados. No final da dissertação, há, ainda, as considerações finais, que contém uma síntese dos principais resultados obtidos e algumas hipóteses formuladas a partir deles, que poderão contribuir, pois, para novas e mais amplas investigações.

Após as considerações finais, além das referências, organizamos a seção de apêndices, na qual constam os roteiros elaborados para a realização das entrevistas semiestruturadas e do procedimento de pesquisa netnográfico.

PARTE 1

Os pilares da investigação e área de estudo

1. Procedimentos metodológicos

1.1. Revisão bibliográfica e trabalhos de campo

As pesquisas científicas, realizadas por todos os pesquisadores inseridos em diferentes níveis do âmbito acadêmico, exigem que a revisão bibliográfica seja realizada em busca da fundamentação teórico-metodológica, a qual representa um pilar imprescindível sobre o qual a investigação está alicerçada, bem como para se conhecer a literatura já disponível sobre o tema e, no caso de uma pesquisa como a nossa, sobre a cidade estudada.

Assim, partindo do pressuposto de que a busca do conhecimento teórico-metodológico é um processo contínuo, permanente e imprescindível à atuação do pesquisador, organizamos a obtenção das referências bibliográficas em quatro eixos: 1) obtenção de obras na biblioteca da FCT Unesp, câmpus de Presidente Prudente, mediante pesquisas na Plataforma Athena; 2) consultas nos arquivos do GAsPERR, os quais compreendem um grande rol de material científico produzido sobre as cidades médias e sobre a Geografia Urbana no geral; 3) seleção de trabalhos relevantes, com base na leitura dos resumos de artigos, em plataformas específicas, dentre as quais ressaltamos a *Scientific Electronic Library Online* (SciElo), a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e as Seções de Teses e Dissertações de universidades diversas; 4) seleção de obras com base na análise das referências bibliográficas de dissertações e de teses pertencentes à nossa temática de estudo, o que permitiu identificar autores e obras relevantes no âmbito da Geografia Urbana.

Realizamos os primeiros trabalhos de campo da pesquisa após a execução de um número suficiente e preliminar de leituras. Isso tornou-se necessário, pois avaliamos que, antes mesmo do trabalho de campo exploratório visando ao reconhecimento da cidade média investigada, possuir um arcabouço de conhecimentos sobre ela, considerando o processo eleito para a pesquisa e as demais particularidades do seu espaço urbano, favoreceria a condução do olhar do pesquisador perante o objeto de estudo e os sujeitos que o vivenciam.

Partindo do ideal de que o conhecimento de um fenômeno somente terá sucesso a partir do contato com ele (KAYSER, 2006), e considerando, também, que esse princípio norteador também se destina à compreensão dos processos e das dinâmicas que se estabelecem nos espaços urbanos, concordamos com Thomaz Júnior (2005), Kayser (2006) e Serpa (2006), para os quais o trabalho de campo é um procedimento metodológico ímpar para a Geografia, atuando, determinantemente, como base das pesquisas e da produção do conhecimento geográfico. Nesse sentido, os trabalhos de campo da pesquisa foram organizados para ocorrerem

a partir de duas formas, não necessariamente nesta ordem: 1) individualmente, visando à realização dos procedimentos delimitados; 2) em conjunto com os demais estudantes e com os pesquisadores responsáveis pelo nosso recorte espacial de estudo, no âmbito das pesquisas de campo do Projeto Temático FragUrb, ao qual o nosso projeto se vincula.

1.2. Dimensões empíricas para a análise da lógica socioespacial fragmentária

Dada a complexidade da fragmentação socioespacial, a qual tem rebatimentos nas experiências urbanas dos cidadãos de grupos sociais distintos, Sposito (2018) compreende que é necessário analisá-la a partir de uma abordagem ancorada na integralidade da vida urbana. Nesse sentido, ela defende que esse processo deve ser entendido e avaliado à luz do movimento cotidiano dos cidadãos, consubstanciado nas diferentes formas de se vivenciar o tempo e o espaço nas cidades.

Amparada nos domínios³ da cotidianidade propostos por Lefebvre, os quais são apresentados por Carlos (2017 *apud* SPOSITO, 2018), Sposito (2018) define, para o projeto temático, cinco dimensões empíricas que norteiam as análises do processo de fragmentação socioespacial: a) a dimensão do habitar; b) a dimensão do trabalhar; c) a dimensão do consumir; d) a dimensão do lazer; e) a dimensão da mobilidade urbana. Para a nossa pesquisa, elegemos como dimensão fundamental a mobilidade urbana, a qual se vincula e se associa, diretamente, à acessibilidade urbana, formando um par indissociável, conforme explicam Vasconcellos (2000; 2001) e Poletto (2016), além de perpassar e articular as demais dimensões (SPOSITO, 2018). Considerando que os deslocamentos urbanos dos cidadãos ocorrem visando diferentes finalidades, é necessário delimitar quais dimensões são tomadas como parâmetro de análise. Assim, nesta pesquisa, elegemos, também, as dimensões do trabalhar, do consumir e do lazer, as quais constituem parâmetros imprescindíveis para a realização da vida urbana e, portanto, para a compreensão das práticas espaciais dos cidadãos. Salientamos, ademais, que as categorias eleitas, além de interdependentes, apresentam conexões e superposições. Assim, a vida urbana não é esquemática e não se desenvolve isoladamente. É, pois, essa dinâmica que demonstramos ao longo da pesquisa (SPOSITO, 2018).

³Para Carlos (2017, p. 41), a cotidianidade em Lefebvre se divide em três domínios básicos, de acordo com suas funções e seus momentos de realização: o do trabalho, o da vida privada e o dos lazes" (SPOSITO, 2018, p. 20).

1.3. Netnografia

Dentre os vários conceitos da ciência geográfica, o conceito de rede é fundamental para o entendimento das dinâmicas, dos fenômenos e dos processos que se estabelecem e se inter-relacionam no espaço, os quais nos permitem compreender os caminhos trilhados pela sociedade na pós-modernidade, ou seja, no período técnico-científico-informacional a partir da irradiação da globalização (SANTOS; SILVEIRA, 2001), a qual, segundo Milton Santos, compreende a atual fase do capitalismo. Nesse sentido, o estudo das redes é relevante para a compreensão do espaço, partindo da constatação de Moreira (2007, p. 57), segundo o qual "a organização em rede vai mudando a forma e o conteúdo dos espaços". Contudo, a relevância das redes vai além: ela permite a compreensão da própria sociedade, uma sociedade em rede⁴ (CASTELLS, 2005), a qual se caracteriza por ser um tipo específico de estrutura social.

Dias (1995) explica que o termo rede pressupõe a noção de fluxos de todos os tipos, materiais e imateriais - das mercadorias às informações. Assim, segundo ela, a primeira propriedade das redes é a conexidade, ou seja, a conexão e a ligação. Dessa forma, "[...] os nós das redes são assim lugares de conexões, lugares de poder e de referência, como sugere Raffestin" (DIAS, 1995, p. 148).

Conforme explica Sposito (2018), a internet, na contemporaneidade, transcende a sua função inicial, a partir de 1980, visando à realização de atividades laborais. Por intermédio das redes sociais virtuais, como o *Facebook*, o *Twitter* e o *Instagram*, a internet, a qual, por si só, já constitui uma rede, tornou-se um espaço de sociabilização dos sujeitos. Considerando a relevância das redes sociais virtuais, as quais, em nossa sociedade, são importantes meios de interação, de obtenção de informações, de debates de cunho político e partidário, e até mesmo uma forma de atuação de movimentos sociais virtuais, adotamos como metodologia de pesquisa a Netnografia⁵, cunhada por Robert Kozinets, a qual se origina da etnografia e possui vínculos estreitos com ela, pois é "[...] uma nova metodologia de pesquisa qualitativa que adapta as técnicas

⁴ "A sociedade em rede, em termos simples, é uma estrutura social baseada em redes operadas por tecnologias de comunicação e informação fundamentadas na microeletrônica e em redes digitais de computadores que geram, processam e distribuem informação a partir de conhecimento acumulado nos nós dessas redes. A rede é a estrutura formal (vide Monge e Contractor, 2004). É um sistema de nós interligados. E os nós são, em linguagem formal, os pontos onde a curva se intersecta a si própria. As redes são estruturas abertas que evoluem acrescentando ou removendo nós de acordo com as mudanças necessárias dos programas que conseguem atingir os objetivos de *performance* para a rede. Estes programas são decididos socialmente fora da rede, mas a partir do momento em que são inscritos na lógica da rede, a rede vai seguir eficientemente essas instruções, acrescentando, apagando e reconfigurando, até que um novo programa substitua ou modifique os códigos que comandam esse sistema operativo" (CASTELLS, 2005, p. 20).

⁵ Apresentamos, aqui, os elementos norteadores principais, concernentes à Netnografia, que orientaram a nossa investigação. Na parte desta dissertação que discutiremos os resultados dela provenientes, os caminhos percorridos durante a aplicação dessa metodologia serão apresentados de forma pormenorizada.

de pesquisa etnográfica para o estudo das culturas e das comunidades emergentes por meio de comunicações mediadas pelo computador" ⁶(KOZINETS, 2002, p. 2, *tradução nossa*). Assim, uma vertente da Netnografia pode ser compreendida como uma observação participante realizada pelos pesquisadores nos espaços virtuais:

A Netnografia é pesquisa observacional participante baseada em trabalho de campo *online*. Ela usa comunicações mediadas por computador como fonte de dados para chegar à compreensão e à representação etnográfica de um fenômeno cultural ou comunal. **Portanto, assim como praticamente toda etnografia, ela se estenderá, quase que de forma natural e orgânica, de uma base na observação participante para incluir outros elementos, como entrevistas, estatísticas descritivas, coletas de dados arquivais, análise de caso histórico estendida, videografia, técnicas projetivas como colagens, análise semiótica e uma série de outras técnicas [...]** (KOZINETS, 2014, p. 61-62, *grifo nosso*).

Para a pesquisa, optamos pela utilização da rede social virtual *Facebook*⁷, devido ao fato de que ela é amplamente utilizada no Brasil e apresenta uma versatilidade em termos de ações que podem ser realizadas nela e de agrupamentos de usuários de acordo com interesses em comum. Além disso, o *Facebook* comporta um emaranhado de conexões mediante as amizades que são estabelecidas entre os usuários, sendo que, a partir de um cidadão, é possível ter acesso a vários outros. Esse fato é importante, devido à possibilidade de contatar diferentes cidadãos residentes na área de estudo privilegiada na investigação. Assim, identificamos que no *Facebook* poderíamos ter acesso a grupos e a páginas nos quais o agrupamento dos cidadãos ocorre em função da área de residência e esse elemento foi fundamental, haja vista que o processo de fragmentação socioespacial foi pesquisado por meio de uma pequena parcela da cidade e, portanto, da vida cotidiana de cidadãos que contribuíram com a investigação.

A primeira atividade de pesquisa no âmbito da Netnografia refere-se ao acompanhamento diário das postagens e dos comentários, assim como a categorização e a seleção daqueles relevantes para a pesquisa, realizados na página do *Facebook* selecionada, ou seja,

⁶ Tradução nossa de: "[...] *new qualitative research methodology that adapts ethnographic research techniques to the study of cultures and communities emerging through computer-mediated communications*".

⁷ O *Facebook*, de acordo com Kozinets (2014, p. 85), é uma categoria de website da cultura e da comunidade *online* denominado *website de rede social*, o qual refere-se a "[...] um formato de comunicações híbrido que oferece páginas individuais, vários meios de interação, grupos de interesse e atividades, e comunidades disponíveis aos usuários por meio de concatenações seletivas. A interação *online* [...] ocorre por meio de vários meios, incluindo postagem de identificação e mensagens (que também podem incluir imagens e fotos além de *links* para material audiovisual) semelhantes a de páginas da internet, intercâmbio de mensagens semelhante a correio eletrônico entre membros, atualizações de *status* semelhantes às de *micro blogs*, e posteriores comentários, semelhantes aos de fóruns entre usuários do *website*, grupos de fãs e interesses como os de quadros de avisos (todos assíncronos), e mensagens instantâneas como as de salas de bate-papo (sincrônicas e textuais) [...]".

a realização de trabalho de campo *online* (KOZINETTS, 2014), numa adaptação da pesquisa não-participante à pesquisa no âmbito das redes sociais virtuais:

Na observação não-participante, o pesquisador toma contato com a comunidade, grupo ou realidade estudada, mas sem integrar-se a ela: permanece de fora. Presencia o fato, mas não participa dele; não se deixa envolver pelas situações; faz mais o papel de espectador. Isso, porém, não quer dizer que a observação não seja consciente, dirigida, ordenada para um fim determinado. O procedimento tem caráter sistemático (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 193).

Após identificarmos que a maioria das postagens e dos comentários ocorria nos períodos da manhã e da tarde, optamos por realizar a inserção na rede social virtual sempre no período noturno. A partir do recurso *print screem*, os comentários e as postagens foram arquivados e categorizados, conforme instruções obtidas em Kozinets (2002) e em Carvalho (2019), devendo-se ressaltar o fato de que os nomes dos cidadãos foram apagados, conforme os pressupostos da Netnografia ética defendidos por Kozinets (2014), sendo que nas discussões dos resultados obtidos, utilizamos pseudônimos para fazer referência aos cidadãos que realizaram as postagens e os comentários.

Partindo do princípio de que, conforme explica Bernardes (2020, p. 26), a Netnografia consiste, também, "[...] na submersão e no desenvolvimento de relações mais próximas entre o pesquisador e o colaborador em redes sociais virtuais" (BERNARDES, 2020, p. 26), realizamos uma segunda atividade, no âmbito da pesquisa netnográfica, referente à interação com os membros da página do *Facebook* privilegiada na pesquisa, sendo essa uma etapa da pesquisa netnográfica denominada por Kozinets (2014) como abordagem participativa, a qual se associa, mesmo que de forma indireta e remota, à pesquisa participante, na qual, segundo Marconi e Lakatos (2003), o pesquisador participa da comunidade ou do grupo estudado, com a finalidade de obter informações. Para o contato com os membros da rede social virtual, partimos da nossa identificação e da informação sobre os constituintes da pesquisa, novamente amparando-nos nos princípios éticos defendidos por Kozinets (2014). A partir destas duas atividades - acompanhamento, seleção e categorização dos comentários e das publicações, além da interação com os cidadãos -, selecionamos sujeitos-chave, os quais foram convidados a participar das entrevistas, conforme descrito no próximo subtópico.

Segundo Bernardes (2020), interpretando os elementos discutidos por Kozinets (2002), a Netnografia⁸ é uma metodologia de pesquisa amparada em três procedimentos qualitativos - análise de discurso, análise de conteúdo e análise de redes sociais - e um quantitativo - webmetria. Esta, segundo Bernardes (2020), refere-se à obtenção de dados em mídias sociais e em redes sociais virtuais, geralmente por *softwares*, havendo, posteriormente, a análise quantitativa e estatística. A análise de conteúdo, a partir dos dados obtidos, é atinente ao estudo da frequência de ocorrência, por exemplo, de determinados termos, formas de linguagem e referências, e na interpretação dos seus significados. A análise de discurso, por sua vez, "[...] é considerada uma metodologia de pesquisa transdisciplinar, porque por meio dela não trabalhamos com a língua, nem com a linguagem nem tampouco com o texto, mas com o discurso, ou seja, como os sujeitos articulam cada um desses elementos e lhe atribuem sentido" (BERNARDES, 2020, p. 30). Assim, é um procedimento que visa à análise qualitativa dos dados obtidos. Por fim, a análise de rede social, consoante Recuero (2014) e Bernardes (2020), é muito utilizada no âmbito das Ciências Sociais para estudar as redes sociais presenciais e foi adaptada para a Netnografia, isto é, para o estudo de redes sociais virtuais. De uma maneira geral, esse procedimento também é sustentado pela utilização de *softwares* e o objetivo é analisar a interação dos sujeitos no âmbito das complexas redes que estabelecem. Assim, o foco está nas relações, nos laços sociais que os sujeitos estabelecem e nos mais importantes nós das redes, ou seja, na identificação dos sujeitos-chave e das suas formas de atuação, a partir do seu poder de influência.

Dentre os quatro procedimentos ligados à Netnografia, conforme Bernardes (2020), destacaremos aqueles que foram feitos no âmbito das duas atividades de pesquisa. No que concerne à primeira - acompanhamento diário das postagens e dos comentários, assim como a categorização e a seleção daqueles relevantes para a pesquisa -, os dados obtidos foram, conforme explicitaremos no âmbito de discussão dos resultados, organizados em categorias. Partindo do pressuposto de que não houve muitos comentários e postagens relacionados à mobilidade e à acessibilidade urbanas durante o período de realização da investigação, todos os conteúdos atinentes a essa categoria foram discutidos por meio da análise de discurso, embora, ao longo da análise, tenhamos deixado explícito aquelas postagens nas quais o engajamento dos cidadãos foi maior. Concernente às postagens e aos comentários inseridos nas outras categorias, realizamos, inicialmente, devido ao maior número de publicações, a análise de conteúdo, visando à

⁸ A Netnografia foi adequada para a nossa pesquisa, visto que, apesar do processo de fragmentação socioespacial concretizar-se e se expressar nos espaços urbanos, no âmbito das redes sociais virtuais, é possível identificar informações e depoimentos relevantes daqueles que, cotidianamente, vivenciam a fragmentação socioespacial, além de compreender, ou pelos menos identificar pistas, das nuances do processo e os pilares que o promovem e o sustentam.

identificação da frequência das interações e à seleção daquelas mais relevantes, as quais foram discutidas, posteriormente, por intermédio da análise de discurso. No que tange à segunda atividade de pesquisa no âmbito da Netnografia - interação com os membros da página do *Facebook* privilegiada na pesquisa -, executamos a análise de discurso para a interpretação dos depoimentos dos cidadãos que foram selecionados.

1.4. Entrevistas

Adotamos a entrevista semiestruturada como procedimento metodológico, visto que ela é mais flexível e dá poder de voz aos entrevistados. Além dos cidadãos selecionados com base na rede social virtual, por intermédio de trabalho de campo, selecionamos, também, outros sujeitos-chave que foram convidados à contribuir com a pesquisa. Referente ao número de entrevistas que seria realizado, partimos do entendimento de que era necessário adotar como critério norteador a busca de certo padrão nas respostas, o qual demonstraria qual seria o número suficiente de entrevistas para a compreensão das dificuldades temporais e/ou espaciais que poderiam existir, referentes aos deslocamentos urbanos dos cidadãos visando à realização das práticas espaciais que nortearam a pesquisa, representadas pelas dimensões empíricas do trabalho, do consumo e do lazer, e para a realização da plenitude da vida urbana, partindo do pressuposto do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001).

Definimos, também, como procedimento metodológico, a realização de entrevista⁹ com o representante do poder público municipal, visando apreender qual a visão desse segmento quanto à mobilidade, à acessibilidade e ao oferecimento do transporte público coletivo. A visão desse segmento, aliada às vozes da fragmentação socioespacial, às análises empíricas realizadas por intermédio dos trabalhos de campo e às informações obtidas junto aos documentos oficiais, voltados ao planejamento da mobilidade urbana de Ribeirão Preto, foram fundamentais para a compreensão dos indicativos da lógica socioespacial fragmentária.

Visando à elaboração dos roteiros para as entrevistas, realizamos uma leitura daqueles provenientes de monografias, de dissertações e de teses diversas, referentes à nossa temática de investigação, além de outros roteiros presentes nos arquivos do GAsPERR, atinentes a pesquisas anteriores. Além disso, buscamos informações referentes à mobilidade, à acessibilidade e à organização do transporte coletivo de Ribeirão Preto em fontes diversas, principalmente no

⁹ Havíamos definido, também, que o representante do consórcio que administra o transporte público de Ribeirão Preto seria entrevistado. Teríamos, então, a visão de três segmentos distintos. Contudo, após inúmeras tentativas, nenhum representante da PróUrbano aceitou conceder a entrevista. Adaptamos, portanto, os nossos procedimentos metodológicos e focamos apenas nas entrevistas com os cidadãos e com o representante do poder público.

Plano de Mobilidade Urbana e em documentos disponibilizados pela prefeitura municipal, sendo que as informações obtidas auxiliaram na elaboração das questões. Ademais, a leitura da Lei 12.587/2012, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, permitiu a identificação de elementos fundamentais para a elaboração de perguntas referentes ao roteiro do poder público.

Referente ao roteiro para as entrevistas com os cidadãos, optamos por adaptar e ampliar as questões organizadas por Poletto (2016) e Abate (2017), além de buscar inspiração no roteiro elaborado por Maria Encarnação Beltrão Sposito para o antigo projeto temático. Ele contém 64 questões, distribuídas em cinco grandes eixos: 1) perfil do(a) entrevistado(a); 2) mobilidade; 3) avaliação do transporte público; 4) informações referentes às dimensões do consumo, do lazer e do trabalho, que orientaram o estudo da mobilidade e da acessibilidade urbanas; 5) comparação entre as velhas e as novas práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, sendo, pois, questões comparativas entre as práticas atuais e aquelas realizadas a partir das antigas áreas de residência dos entrevistados. O roteiro para a entrevista com o representante do poder público de Ribeirão Preto contém 12 questões, sendo que ele também foi organizado a partir de adaptação e de ampliação das questões obtidas em Poletto (2016) e em Abate (2017). Os roteiros, além daquele para a utilização no âmbito da Netnografia, na etapa referente à abordagem participativa, constam nos apêndices desta dissertação.

1.5. Análise do transporte público

Compreendemos que o transporte público é uma dimensão fundamental da mobilidade e da acessibilidade urbanas, sobretudo para os cidadãos de baixo poder aquisitivo e que residem nas áreas periféricas das cidades. Defendemos, ainda, que um sistema de transporte público ineficiente, por si só, é capaz de propiciar baixa mobilidade e acessibilidade, se tomarmos como padrão de análise o segmento social que foi privilegiado na pesquisa. Tornou-se mister, pois, avaliar o sistema de transporte público da cidade média adotada na investigação, sobretudo o seu oferecimento para o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

Entendemos que o transporte público, com seus itinerários que se articulam a partir de pontos de conexão nos espaços urbanos, estruturados sobre a malha viária municipal, constitui uma vertente das redes técnicas, as quais podem ser definidas, basicamente, pelas "[...] redes de infraestrutura técnica: de redes de abastecimento de energia até redes viárias, passando por redes de esgotamento sanitário, de abastecimento d'água, de telecomunicações etc." (SOUZA, 2013, p. 164).

Corrêa (2011, p. 200) define a rede geográfica como "[...] o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos". Complementando a sua análise, o referido autor entende que as redes geográficas são frutos da ação humana, portanto, são redes sociais espacializadas, ou seja, redes sociais que se estabelecem no espaço, daí o seu caráter geográfico.

Corrêa (2011) entende que as redes geográficas, enquanto construções sociais, podem ser analisadas segundo critérios específicos. Desse modo, o referido autor propõe uma metodologia para o estudo das mesmas, buscando delinear os seus temas mais pertinentes e, portanto, contribuir para a descrição das complexidades inerentes a elas. Sendo assim, Corrêa (2011) defende que as redes geográficas sejam estudadas segundo três dimensões, as quais carregam uma pluralidade de variáveis que norteiam as análises: *a organizacional, a temporal e a espacial*. Assim, optamos por adotar a proposição exposta como procedimento metodológico e, para a realização¹⁰ dela, avaliamos que os resultados obtidos a partir da Netnografia e com base na realização das entrevistas com os cidadãos, possibilitaram que ela fosse realizada de forma adequada, isto é, reunimos um conjunto de informações, inseridas no âmbito dessas três dimensões, que foram suficientes para compreender a visão dos cidadãos no tocante aos dois itinerários que atendem ao conjunto habitacional privilegiado em nossa investigação.

1.6. Delimitação das áreas comerciais e de serviços e síntese metodológica

O consumo apresenta-se como possibilidade de realização de uma leitura das transformações urbanas e das cidades. Nessa direção, a ampliação e a diversificação do consumo, associadas às lógicas de localização das empresas, proporcionam novas práticas espaciais para os cidadãos que se apropriam dos espaços urbanos, ou seja, o consumo está fortemente atrelado às formas de produção do espaço urbano e à apropriação das cidades. O consumo, além de promover (re)estruturação urbana a partir das lógicas das empresas e das práticas espaciais, promove (re)estruturação das cidades, haja vista que ela é reveladora de uma nova divisão econômica e social do espaço, marcada pelo aprofundamento das desigualdades socioespaciais e pela reconstituição das diferenças socioespaciais, que passam, na contemporaneidade, a serem

¹⁰ Para a realização deste procedimento - avaliação do transporte público -, havíamos definido, também, outra estratégia: a realização de percursos individuais com base na utilização dos itinerários que atendem a nossa área de estudo, buscando analisar, na prática, as dificuldades espaço-temporais que poderiam existir. Devido às restrições de deslocamento que a atual pandemia nos impõe, essa estratégia não pôde ser adotada. Por esse mesmo motivo, o acompanhamento dos percursos urbanos de alguns cidadãos que seriam selecionados também não foi possível de ser realizado.

orientadas, cada vez mais, pelas novas formas de consumo (SPOSITO, 2011). É a partir desses argumentos que é possível compreender, pelo menos de forma introdutória, o motivo pelo qual o consumo é "[...] um dos elementos propiciadores da fragmentação socioespacial, que pulveriza as cidades num conjunto heterogêneo e disjuntivo de práticas e espaços" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 157). Embora a nossa pesquisa visasse à realização de uma leitura do processo de fragmentação socioespacial pelo prisma da mobilidade e da acessibilidade, o consumo, na contemporaneidade, é revelador de fragmentação socioespacial (SPOSITO; GÓES, 2019a), sendo que esse fato foi tomado como relevante em nossa pesquisa, considerando, também, que as práticas de consumo foram foco da nossa atenção. Dessa forma, a partir de dois blocos de questões do roteiro de entrevista, buscamos compreender as formas pelas quais o consumo dos cidadãos entrevistados é realizado. Vista sob esse enfoque, a fragmentação socioespacial é um processo complexo, que permite um entrecruzamento enriquecedor de perspectivas analíticas.

Para além desses argumentos, que justificam, num primeiro momento, a delimitação das áreas comerciais e de serviços da nossa área de estudo, compreendemos que avaliar e analisar os deslocamentos urbanos dos cidadãos voltados à realização das práticas espaciais do consumo seja muito relevante do âmbito do estudo da mobilidade e da acessibilidade, visto que essas práticas espaciais, além de suprirem as necessidades básicas da vida e serem realizadas rotineiramente, são, muitas vezes, atreladas às práticas do lazer, ressaltando a importância da realização desses movimentos pelas cidades. Além disso, vários elementos de ordem econômica, social e até de gênero influenciam nas formas pelas quais os deslocamentos são realizados e nas áreas comerciais que são frequentadas pelos cidadãos. Assim, os deslocamentos visando à realização do consumo compõem um arranjo de entrecruzamentos que variam consideravelmente no espaço e no tempo, compondo uma rede complexa e mutável, que merece atenção no âmbito das discussões sobre a mobilidade nas cidades contemporâneas, conforme apresentamos em Abate (2017).

A partir desses princípios orientadores, optamos por delimitar, num primeiro recorte metodológico, as áreas comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", visando à identificação das principais carências que poderiam existir, as quais exigiriam que os cidadãos se deslocassem para outras áreas da cidade a fim de realizar o consumo. Para a realização desse procedimento metodológico, duas frentes de trabalho foram adotadas em nossa pesquisa: 1) realização de trabalho de campo, objetivando à identificação e ao registro fotográfico de todos os estabelecimentos comerciais e de serviços - formais e informais -, além da coleta, mediante a utilização de *Global Positioning System* (GPS), das coordenadas geográficas (latitudes e longitudes), permitindo, desse modo, a espacialização dos estabelecimentos comerciais e de

serviços identificados; 2) utilização do *Google Maps* para a obtenção das coordenadas geográficas dos estabelecimentos. Nele, há um recurso no qual qualquer pessoa, uma vez cadastrada como geocolaboradora, pode marcar no mapa a localização de áreas e de estabelecimentos diversos, sendo que, nesse último caso, além da marcação no mapa, é possível cadastrar o nome do estabelecimento, o endereço, a categoria, além de inserir outras informações, como fotos, telefone para contato, horários de atendimento, *website* e páginas nas redes sociais virtuais. Sendo assim, num primeiro momento, realizamos um trabalho de campo delimitando as áreas comerciais e de serviços. Posteriormente, partindo do número elevado de estabelecimentos devidamente localizados no *Google Maps*, completamos, a partir desse recurso, a delimitação realizada por meio de trabalho de campo.

O segundo recorte metodológico concerne à delimitação das áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto em sua totalidade, por intermédio da relação entre o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), sendo essa metodologia para o estudo das cidades médias desenvolvida pelos pesquisadores do grupo de pesquisa que atuamos, o GASPERR. Sobre essa metodologia, destacamos:

O CNEFE é um cadastro do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que contém diversos tipos de endereços no Brasil. Esse banco de dados proporciona uma geração de informações bastante inovadora e significativa para as pesquisas de Geografia Urbana, especialmente pela escala geográfica da informação, pelas possibilidades de manejo dos dados a partir dos objetivos de pesquisa e o acesso público e gratuito [...]. A conjunção desse banco de dados ao do Cadastro Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) é uma proposta inovadora que permite a realização de pesquisas mais refinadas e de grande porte (PORTO-SALES *et al*, 2014, p. 82).

Partindo da postura do nosso grupo de pesquisa, que preza pelo trabalho em equipe e pelo compartilhamento dos resultados científicos obtidos e das representações cartográficas produzidas, adotamos, no âmbito das discussões, o mapa de Ribeirão Preto organizado pela pós-doutoranda Késia Anastácio Alves da Silva, vinculada ao Projeto Temático FragUrb.

Finalizando este último subtópico que compõe a descrição dos procedimentos metodológicos que nortearam a nossa pesquisa, e partindo da variedade de caminhos que foram percorridos e de pilares que sustentaram esses percursos, optamos por apresentar o Quadro 1, que contém uma síntese metodológica da nossa investigação e, portanto, representa um resumo dos subtópicos de 1.1 a 1.6.

Quadro 1: Síntese metodológica da pesquisa.

Procedimentos Metodológicos	Operacionalização		
Revisão bibliográfica	Formas de obtenção	Formas de organização	
	1. Biblioteca da Unesp 2. Arquivos do GASPERR 3. Seleção de artigos em plataformas de pesquisa 4. Análise de referências bibliográficas de dissertações e de teses	1. Fichamentos por obras 2. Fichamentos por temas	
Trabalhos de campo	Modalidades	Finalidades	
	1. Em grupo, no âmbito dos trabalhos de campo do Projeto Temático FragUrb 2. Individual	1. Reconhecimento dos setores norte, sul e central de Ribeirão Preto 2. Escolha da área de estudo 3. Reconhecimento da área de estudo 4. Realização dos procedimentos de pesquisa delimitados	
Dimensões empíricas para a análise da lógica socioespacial fragmentária	Dimensão empírica fundamental	Dimensões empíricas associadas	
	1. Mobilidade	1. Consumir 2. Lazer 3. Trabalhar	
Netnografia	Rede social virtual adotada	Procedimentos de análise (BERNARDES, 2020)	Atividades de investigação
	1. <i>Facebook</i>	1. Análise de discurso 2. Análise de conteúdo	1. Acompanhamento, seleção e categorização das postagens e dos comentários realizados na página do <i>Facebook</i> eleita para a pesquisa 2. Interação com os membros da página do <i>Facebook</i> 3. Seleção de sujeitos-chave para a realização das entrevistas <i>online</i>

	Modalidade	Sujeitos pesquisados	Seleção dos cidadãos
Entrevistas	1. Semiestruturada	1. Cidadãos 2. Representante do poder público municipal	1. Por meio dos resultados da Netnografia 2. Por meio de trabalhos de campo 3. Por meio de indicações de entrevistados
Análise do transporte público	Procedimentos de análise		
	1. Utilização da proposta de Corrêa (2011) referente à análise a partir de três dimensões: a espacial, a organizacional e a temporal 2. Por meio dos resultados obtidos a partir da Netnografia e com base nas entrevistas realizadas com os cidadãos		
Delimitação das áreas comerciais e de serviços	Área de investigação		Operacionalização
	Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"		1. Obtenção das coordenadas geográficas por meio de trabalho de campo 2. Obtenção das coordenadas geográficas por intermédio do <i>Google Maps</i>
	Ribeirão Preto - SP		1. Relação entre o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), a partir do Censo Demográfico do IBGE de 2010

Organização e Elaboração: Alexandre Antonio Abate (2020).

2. Área de estudo

2.1. Ribeirão Preto - SP

Apresentamos, neste subtópico, aspectos da dimensão empírica do recorte territorial e analítico que optamos por adotar em nossa pesquisa, além de outros atinentes à região na qual a cidade pertence, que nos possibilitam, além de identificar algumas singularidades e particularidades, compreender que, na cidade média escolhida para a investigação, há aspectos muito importantes da urbanização contemporânea e das lógicas atuais que orientam a produção do espaço urbano em diferentes latitudes, longitudes e escalas, sobretudo na América Latina.

Uma breve contextualização é também apresentada acerca dos aspectos de fundação da cidade e da importância da mesma na rede urbana na qual ela exerce importante centralidade regional a partir das suas áreas de influência, conforme nos revelam os estudos concernentes à Região de Influência das Cidades - REGIC -, publicados pelo IBGE em 2008 e em 2020, além de explicar sobre a vinculação de Ribeirão Preto à nova regionalização proposta pelo IBGE em 2017.

Segundo Lopes (2016), a fundação da cidade de Ribeirão Preto ocorreu por intermédio da doação de terras para a construção da Paróquia de São Sebastião, sendo esse o padroeiro da cidade. De acordo com Sposito *et al* (2019), sustentados a partir das informações extraídas em Lopes (2011) e em Zamboni (2015), a área na qual houve a formação da cidade é resultado da junção de fazendas "[...] entre as quais passava a estrada que levava ao Triângulo Mineiro e ao Planalto Goiano" (SPOSITO *et al*, 2019, p. 37). Assim, a origem do núcleo urbano ocorreu na Fazenda Barra do Retiro, sendo essa uma dentre as várias parcelas de terras que foram doadas entre 1852 e 1856 para São Sebastião. Em 1871, esse núcleo urbano, então denominado "São Sebastião de Ribeirão Preto", foi elevado à categoria de vila (SPOSITO *et al*, 2019), passando a denominar-se "Villa da Capela de São Sebastião de Ribeirão Preto" (LOPES, 2016). Complementando as informações aqui apresentadas, enfatizamos, também, que Lopes (2016, p. 65) destaca a importância, para Ribeirão Preto, das doações de terras realizadas para o padroeiro da cidade,

[...] tanto que, diferentemente de outras localidades, que consideram como a data de sua fundação aquela correspondente à elevação da localidade à categoria de vila, Ribeirão Preto considera como data de fundação a da demarcação das terras doadas ao patrimônio do santo, feita em 19 de junho de 1856.

Consoante Lopes (2016), a principal atividade desenvolvida pelos habitantes da região de Ribeirão Preto, antes de sua articulação ao complexo cafeeiro, era o cultivo de gêneros para subsistência e a criação de gado bovino e suíno. A partir de 1870, segundo a referida pesquisadora, o cultivo de café no Estado de São Paulo expandiu-se, prioritariamente, para o oeste, e a importância da região de Ribeirão Preto aumentou nesse âmbito de expansão. Assim, houve a substituição, na região, das terras utilizadas até então para a pastagem de gado bovino e suíno para serem incorporadas à produção de café, além da utilização de terras provenientes da devastação das matas que, até então, não haviam sido exploradas (SPOSITO *et al*, 2019).

Especificamente sobre Ribeirão Preto, Lopes (2016) destaca que a cultura cafeeira foi introduzida em 1860, sendo que no período entre 1889 a 1900, o café consolidou-se na localidade como a principal atividade econômica, fato esse que conferiu à cidade o título de "capital do café", sendo o cultivo dele o elemento propulsor para o enriquecimento direto de inúmeros produtores e indireto de outras pessoas, conforme apresenta a pesquisadora num outro trabalho:

[...] após cuidadosa análise pode-se afirmar que o café teve importante papel na elevação dos níveis e na modificação das formas de alocação da riqueza em Ribeirão Preto, sendo responsável direto pelo enriquecimento de famílias e indivíduos. **Sua influência foi tão grande que não ficou restrita aos seus produtores, atingindo também os demais moradores da localidade, quer pela valorização das terras e dos imóveis urbanos quer pelo clima de euforia gerado por ele** (LOPES, 2008, p. 155, *grifo nosso*).

Além da geração de riqueza e dos impactos diretos na produção da cidade de Ribeirão Preto, pela lógica da valorização das terras e dos imóveis urbanos, conforme aponta Lopes (2008), o rápido desenvolvimento da cultura cafeeira, de acordo com Lopes (2016), sobretudo na década de 1890, foi responsável pelo aumento populacional no município. "Percebe-se então a transformação do município, que passou de uma vila com pouco mais de 10 mil habitantes em 1886 para um município com quase 60 mil em 1900" (LOPES, 2016, p. 74), sendo esse aumento devido, sobretudo, à cheda de imigrantes, devendo-se ressaltar, ainda, a chegada à localidade de produtores de café, atraídos pela propaganda atinente à qualidade da terra e ao clima da região, favoráveis ao cultivo do café. A partir dessa articulação ao complexo cafeeiro, outro elemento fundamental foi a chegada, em 1883, dos trilhos da Companhia Mogiana, que contribuiu para a ampliação do cultivo na região. Além disso, no caso específico de Ribeirão Preto, "como outros núcleos urbanos, sua história de formação a partir das últimas décadas do século XIX associou-se à expansão da malha viária brasileira" (SPOSITO *et al*, 2019, p. 38).

Segundo Elias (2018), a passagem do século XIX para o XX, com a expansão da cultura cafeeira, constitui o primeiro momento importante e o marco inicial para o processo de urbanização da região¹¹ de Ribeirão Preto, sendo que, no caso específico de Ribeirão Preto, a cidade expandiu-se consideravelmente durante o período de intensa produção de café:

No final do século XIX, firmava-se [a região de Ribeirão Preto] como a principal produtora de café do Estado e, desde então, passou a desenvolver uma série de outras atividades econômicas, permitindo o nascimento e o desenvolvimento de algumas cidades que cresceram para responder às necessidades das relações de produção exigidas por essa cultura e pela sua exportação. Tais cidades se expandiram a serviço das relações internacionais e puderam se beneficiar dos elementos propulsores da inovação existentes em cada momento, gerando modernização e desencadeando crescimento urbano e urbanização (ELIAS, 2018, p. 53-54).

Da "capital do café", Ribeirão Preto tornou-se a "capital do agronegócio", sobretudo em 1970, sendo essa década, segundo Elias (2018), o marco para a consolidação do agronegócio na região ribeirão-pretana, devendo-se salientar ainda que, no período no qual ainda era reconhecida nacionalmente pela produção cafeeira, houve a introdução de outro importante cultivo, a da cana-de-açúcar, que ganhou relevância no final da década de 1920 (SPOSITO *et al*, 2019).

Além disso, a década de 1970 coincide com o segundo momento importante para a urbanização da região, segundo Elias (2018), "[...] quando a lógica da produção e do espaço é dada pelo processo de globalização e pela aceleração contemporânea" (p. 377). Nessa década, a qual foi privilegiada na tese desenvolvida e publicada (ELIAS, 2018)¹², a pesquisadora destaca, ainda, que as transformações econômicas e territoriais da região de Ribeirão Preto estiveram associadas ao agronegócio, sendo que essa região se transformou numa das manchas mais dinâmicas de produção agropecuária do Brasil e foi, paulatinamente, reestruturada visando atender à produção dos complexos agroindustriais. Nessa direção, Elias (2018) defende que a urbanização e a produção das cidades da região estiveram, a partir de então, vinculadas a essa produção, sendo que a referida pesquisadora, sustentada pela proposta de Santos (1993), reconheceu, na região, dinâmicas que revelam a *urbanização corporativa*, ou seja, realizada para atender aos anseios da reprodução do capital.

¹¹ A pesquisa desenvolvida por Elias (2018) foi finalizada em 1995 e durante a sua execução, a autora adotou como parâmetro a Região Administrativa de Ribeirão Preto segundo a divisão municipal de 1983, a partir da qual essa região contava com 80 municípios. Para fins de comparação e de apresentação de outro recorte territorial, em 2016, foi aprovada a Lei nº 1.290, a qual criou a Região Metropolitana de Ribeirão Preto, composta por 34 municípios (ESTADO DE SÃO PAULO/Lei nº 1.290/16).

¹² A tese desenvolvida pela pesquisadora foi publicada em formato de livro, originalmente, em 2003, sendo que, em 2018, houve a primeira reimpressão.

A região de Ribeirão Preto foi, então, equipada com o progresso científico-técnico, em função das políticas públicas promovidas pelo Estado e a partir dos investimentos derivados de capitais nacionais e multinacionais, sendo os agentes econômicos associados à atividade agroindustrial moderna aqueles que foram beneficiados (ELIAS, 2018). Sobre esses pontos, destacamos um trecho no qual a pesquisadora fornece uma síntese das dinâmicas e dos processos ocorridos, assim como os impactos deles para as cidades da região, a qual ficou conhecida, conforme explica Elias (2018), como "Califórnia brasileira"¹³ devido ao crescimento econômico vigoroso e de toda a riqueza gerada, acumulada e reproduzida na região:

Sobre a economia política das cidades, sobressaem os elementos fundamentais para a organização interna das mesmas, considerando que elas se tornaram o lugar da regulação da agropecuária científica, o ponto de interseção entre verticalidades e horizontalidades. Na região tomada para estudo, mostraram-se cidades renovadas ininterruptamente com a utilização de ciência e tecnologia para a realização das atividades modernas, quer seja da produção propriamente, quer seja de seu comando, gerando um espaço de fluidez adequado aos modernos complexos agroindustriais. Criaram-se espaços funcionais, exclusivos para a produção material ou imaterial e, assim, cidades com território adaptado à realização econômica globalizada [...]. **Alguns dos resultados do tipo de modernização empreendida [são revelados], especialmente, por meio dos aspectos negativos da urbanização acelerada e desordenada das últimas três décadas, com a constituição de um espaço corporativo, com a forma espraiada e segregada da cidade, com os problemas de moradia, os problemas ambientais, de transporte coletivo urbano e da crise urbana de uma maneira geral. Evidencia-se, assim, a insustentabilidade do processo baseado num modelo econômico preconizado pela globalização que reestruturou a produção e o território da região de Ribeirão Preto, ocorrido de maneira excludente, acentuando a histórica desigualdade social e territorial** (ELIAS, 2018, p. 26-28, *grifo nosso*).

Especificamente sobre a cidade de Ribeirão Preto, a partir de 1950, de acordo com Sposito *et al* (2019), houve a acentuada expansão territorial, quando a lógica que orientou a produção da cidade passou a estar associada à produção de vazios urbanos, sendo que, a partir de 1970, a direção dessa expansão e os elementos de segmentação da cidade, foram definidos. Além desses elementos, é importante salientar ainda que a expansão urbana de Ribeirão Preto, conforme destaca Elias (2018) e Pereira (2018), baseou-se no setor agroindustrial após 1960 e, sobretudo, a partir de 1970. Pereira (2018) ainda comenta que:

¹³ Optamos por atribuir o título de "Califórnia brasileira" à região de Ribeirão Preto, conforme Elias (2018). Todavia, em outro trabalho, coordenado por Maria Esther Fernandes, publicado em 2004 e denominado "A cidade e seus limites: As contradições do urbano na 'Califórnia Brasileira' ", há a informação de que essa denominação foi atribuída, nacionalmente, sobretudo a partir de 1980, especificamente para Ribeirão Preto.

Em 1980, a população da cidade já alcançava os 300.838 habitantes. Com a expansão da cidade, deu-se, também, a expansão, entre 1960 e 1980, para o setor sul, de um comércio de luxo, que foi condicionado pela abertura dos loteamentos em décadas anteriores, e de novas avenidas expressas, voltado para as classes mais abastadas (CALIL JÚNIOR, 2003). Em consonância com isso, nas décadas que se seguiram, 1990 e 2000, o centro da cidade, então verticalizado, tornou-se um espaço de comércio popular e popularizado, desvalorizado pelas elites, que já, na década de 1980, passaram a contar com *shopping centers* e hipermercados como espaços de consumo destinados ao atendimento de suas necessidades, juntamente com os novos espaços de moradia, os condomínios fechados (PEREIRA, 2018, p. 101).

Complementando as ideias aqui tecidas, destacamos, ainda, as considerações de Pereira (2018, p. 100), realizadas a partir de uma associação de perspectivas presentes em outros trabalhos:

Na segunda metade do século XX, a cidade de Ribeirão Preto expandiu-se consideravelmente. Até meados do século XX, a produção da cidade deu-se com uma produção do centro e da periferia ainda não tão contrastante. Foi a partir de 1940 com o bairro Higienópolis e o "novo estilo de morar", que a estruturação da cidade mudou. **Intensificou-se a expansão periférica, paralelamente com uma setorização funcional e social do centro. Produziu-se uma estrutura urbana dual, o norte da cidade passa a ser o espaço das classes menos favorecidas, ao passo que o sul da mesma se tornou mais e mais o espaço das classes privilegiadas. Proliferaram loteamentos de baixa renda ao norte juntamente com a expansão territorial do vetor sul, de alta renda (FIGUEIRA, 2013).** Nesse contexto, novas avenidas foram criadas, dando um traço moderno à malha urbana da urbe em questão, paralelamente à verticalização do centro da cidade a partir dos anos 1960 (CALIL JÚNIOR, 2003) e a expressão, cada vez mais, notória das desigualdades sociais e espaciais (GOMES, 2013) (*grifo nosso*).

Ribeirão Preto (Mapa 1) está situada a noroeste e a 311 km da capital do Estado de São Paulo. O município ocupa uma área de 650,916 km² (IBGE cidades, s.d.). Em 2010, apresentava Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,800, considerado muito alto, de acordo com as Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal (PNUD; IPEA; FJP, 2013).

Mapa 1: Ribeirão Preto. Situação espacial do município e da cidade no Estado de São Paulo. 2020.

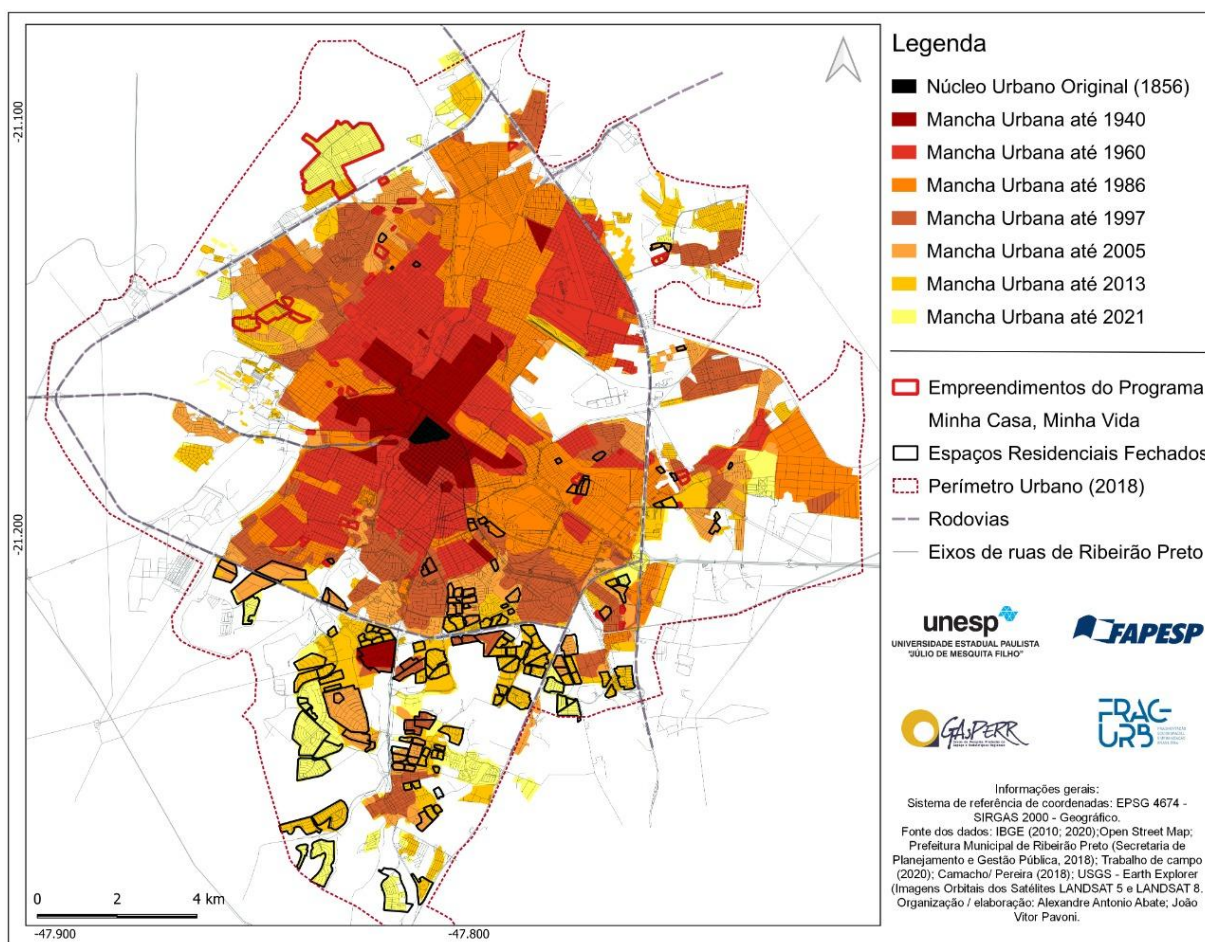


Fonte dos dados: IBGE. **Organização:** Alexandre Antonio Abate (2020). **Elaboração:** João Marcos do Nascimento Cardoso (2020).

O Mapa 2 é referente à expansão territorial urbana de Ribeirão Preto desde a gênese do núcleo urbano, em 1856, até 2021. Nele, optamos por inserir, além da dinâmica de expansão territorial urbana, os conjuntos habitacionais de interesse social do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) e os espaços residenciais fechados para demonstrar que, em Ribeirão Preto, a expansão territorial da cidade, no período mais recente, apresenta duas lógicas principais: a produção da porção norte/noroeste, sobretudo por intermédio da parceria entre o Estado e a iniciativa privada, por meio da construção de conjuntos habitacionais de interesse social, e a produção da porção sul da cidade, materializada nos espaços residenciais fechados. Assim, a partir de Santos (2017), Melazzo *et al* (2021) explicam que a primeira lógica está associada, sobretudo, à doação de terrenos públicos à Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB - RP) pela Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, "[...] bem como pela composição do patrimônio ativo imobilizado pela empresa ao longo dos anos, reforçando assim o processo de segregação iniciado ainda em meados do século XIX" (MELAZZO *et al*, 2021, p. 84). No âmbito da segunda lógica, os pesquisadores destacam, a partir de diferentes trabalhos, como Dal Pozzo (2015), Barcella (2018) e Barcella e Melazzo (2020), que na década de 1990, ela teve início a partir de um grupo de agentes privados que iniciou a expansão territorial da cidade rumo à porção sul, a

partir da produção de objetos imobiliários voltados aos estratos socioeconômicos de maior poder aquisitivo.

Mapa 2: Ribeirão Preto. Expansão territorial urbana (1856 a 2021).



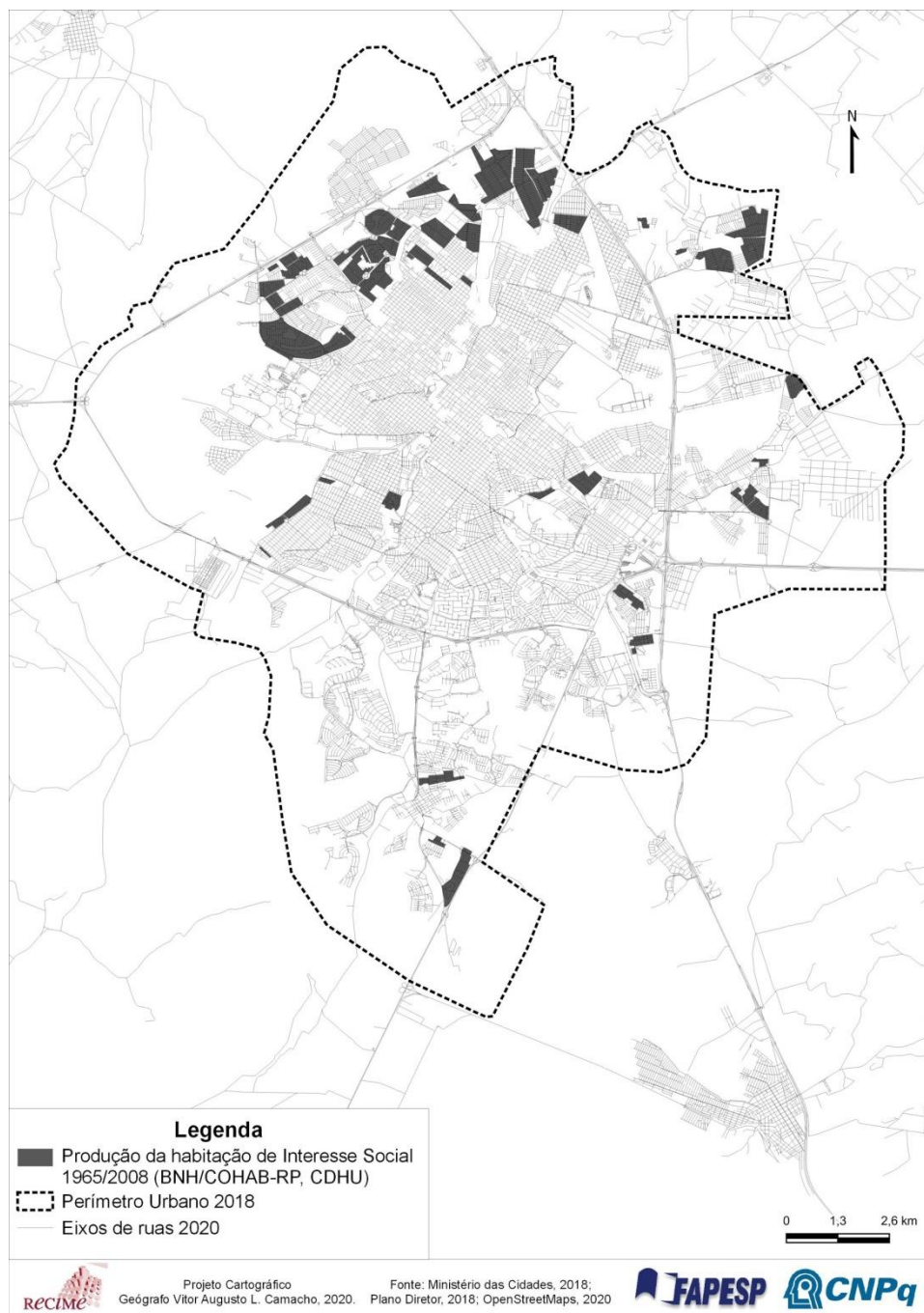
Fontes principais: IBGE (2010), Camacho (2018)¹⁴ e Pereira (2018, p. 102). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

À título de complementação das análises ora apresentadas, destacamos, ainda, conforme explicam Melazzo *et al* (2021), que o PMCMV foi lançado em 2009 e teve o seu encerramento em 2020. Não obstante, no âmbito da produção habitacional em Ribeirão Preto, destaca-se, na década de 1960, a criação da COHAB - RP. Assim, amparados em Santos (2017), Melazzo *et al*

¹⁴ No Mapa 2, e também no Mapa 4, alguns dados foram obtidos a partir do projeto cartográfico elaborado por Vitor Augusto Camacho para o antigo projeto temático do GASPER. Para ter acesso ao mapa em questão, ver Sposito e Góes (2019a, p. 99).

(2021) destacam que, entre as décadas de 1960 e 1980, por intermédio do Banco Nacional de Habitação (BNH), mais de 16 mil unidades habitacionais de interesse social foram construídas e distribuídas em 29 conjuntos habitacionais, situados, sobretudo, na porção norte. A partir de 1980, os referidos pesquisadores, ainda amparados em Santos (2017), explicam que, com o encerramento das atividades do BNH, a COHAB-RP, uma empresa de economia mista, abrangendo mais de 80 municípios em sua estrutura societária, permaneceu atuando no âmbito da produção habitacional e entregou mais de 70 mil unidades habitacionais para os diversos municípios associados, sendo 28.137 unidades em Ribeirão Preto, distribuídas em 35 conjuntos habitacionais (16 na zona norte; sete na porção oeste; cinco na área leste e dois na porção sul, além de cinco conjuntos habitacionais no distrito de Bonfim Paulista). O Mapa 3 contém todos os empreendimentos, implementados pela COHAB/BNH em Ribeirão Preto no período de 1965 a 2008 e, em conjunto com os empreendimentos do PMCMV, delimitados no Mapa 2, possibilitam identificar a intensa produção da cidade por intermédio da produção habitacional de interesse social, sobretudo nas áreas norte e noroeste.

Mapa 3: Ribeirão Preto. Empreendimentos de Habitação de Interesse Social, provenientes da COHAB-RP/BNH (1965 a 2008).



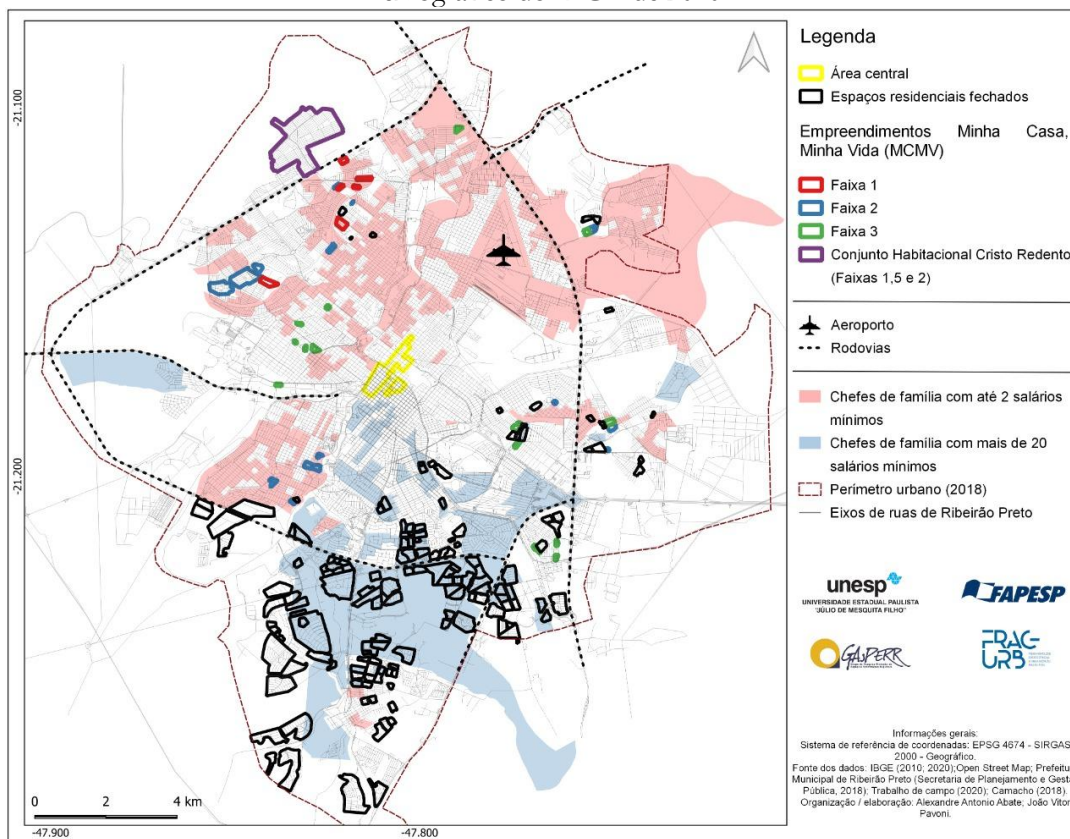
Obtido em: Melazzo *et al* (2021, p. 83). **Organização:** Everaldo Santos Melazzo, Natália Daniela Soares Sá Britto, Victória Aparecida Batista da Silva, Bruno Leonardo Barcella. **Elaboração:** Vitor Augusto L. Camacho (2020). **Levantamento dos dados:** Natalia Luisa Ferreira.

Partindo do pressuposto de que a ampliação do consumo promove novos conteúdos à vida urbana, passando a orientar as práticas, os valores e os interesses, seja no âmbito social, como no econômico, a partir da perspectiva da produção, incluindo a produção social do espaço,

a pesquisa referente ao Projeto Temático intitulado "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo", cujos resultados foram divulgados, em 2019, no livro "Consumo, Crédito e Direito à Cidade" (GÓES *et al*, 2019), foi desenvolvida pelos pesquisadores durante seis anos e possuía, dentre os vários objetivos norteadores, a intenção de investigar, a partir de um conjunto de cidades médias, as relações entre reestruturação urbana e reestruturação da cidade a partir do consumo, o qual foi analisado por meio de planos analíticos distintos (GÓES; SPOSITO; CATALÃO, 2019).

A pesquisa indicou, conforme explicam Sposito e Góes (2019a), que Ribeirão Preto, a maior de todas as cidades estudadas no projeto temático, é aquela que oferece as evidências mais claras de diferenciação socioespacial que apontam para a fragmentação socioespacial. Nessa cidade, conforme já destacado a partir da investigação desenvolvida por Pereira (2018), a diferenciação socioespacial fica evidente na divisão social do espaço (Mapa 4), havendo uma nítida oposição entre o norte/noroeste, que abriga a maior parte dos empreendimentos do Minha Casa, Minha Vida e dos conjuntos habitacionais implementados no âmbito da COHAB-RP, em parceria com o BNH, sendo uma área que apresenta, prevalentemente, rendimentos de até 2 salários mínimos por chefes de família, e o sul, que abriga dezenas de espaços residenciais fechados, sendo os cidadãos possuidores de rendimentos por chefes de família superiores a vinte salários mínimos. Os setores leste e oeste apresentam, nessa cidade, uma mescla de padrões socioeconômicos (SPOSITO; GÓES, 2019a). Assim, em Ribeirão Preto, a expansão territorial urbana, segundo Sposito *et al* (2019), é reveladora de diferentes formas e conteúdos, que se originam das maneiras pelas quais a cidade é produzida. "Ribeirão Preto é, portanto, marcada pelo aumento das desigualdades socioespaciais e pelos processos de segregação e fragmentação socioespacial" (SPOSITO *et al*, 2019, p. 39).

Mapa 4: Ribeirão Preto. Localização dos Empreendimentos do Minha Casa, Minha Vida e dos Espaços Residenciais Fechados, em associação aos rendimentos por chefes de família de acordo com o Censo Demográfico do IBGE de 2010.



Fontes principais: IBGE (2010) e Camacho (2018). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

Passando para a escala interurbana, de modo a analisar Ribeirão Preto em escala geográfica mais abrangente, observa-se, consoante o estudo intitulado Regiões de Influência das Cidades - REGIC¹⁵, publicado pelo IBGE em 2008, com dados referentes a 2007, no que tange à hierarquia urbana, que a cidade era classificada como Capital Regional B, o que a definia como um importante nó no âmbito da rede urbana, exercendo elevado nível de centralidade demonstrado por meio das suas áreas de influência e da intermediação com cidades menores, com outros centros urbanos e com a metrópole, conforme demonstrou, dentre outros trabalhos, Silva (2018). De fato, conforme destaca Fernandes e Adas (2004, p. 50), Ribeirão Preto "[...] constitui um importante pólo econômico regional, caracterizando-se pela atratividade exercida

¹⁵A REGIC de 2007, ao estudar a rede urbana brasileira, propôs a classificação da hierarquia dos centros urbanos em cinco grandes níveis: 1) Metrôpoles, subdivididas em grande metrópole nacional, metrópole nacional e metrópole; 2) Capitais Regionais, subdivididas em Capital Regional A, B e C; 3) Centros sub-regionais, subdivididos em Centros Sub-regionais A e B; 4) Centros de Zona, subdivididos em Centros de Zona A e B; 5) Centro local. Segundo esse estudo, a rede urbana brasileira era composta por 11 capitais regionais A, 20 capitais regionais B - sendo uma delas Ribeirão Preto - e 39 capitais regionais C (IBGE, 2008).

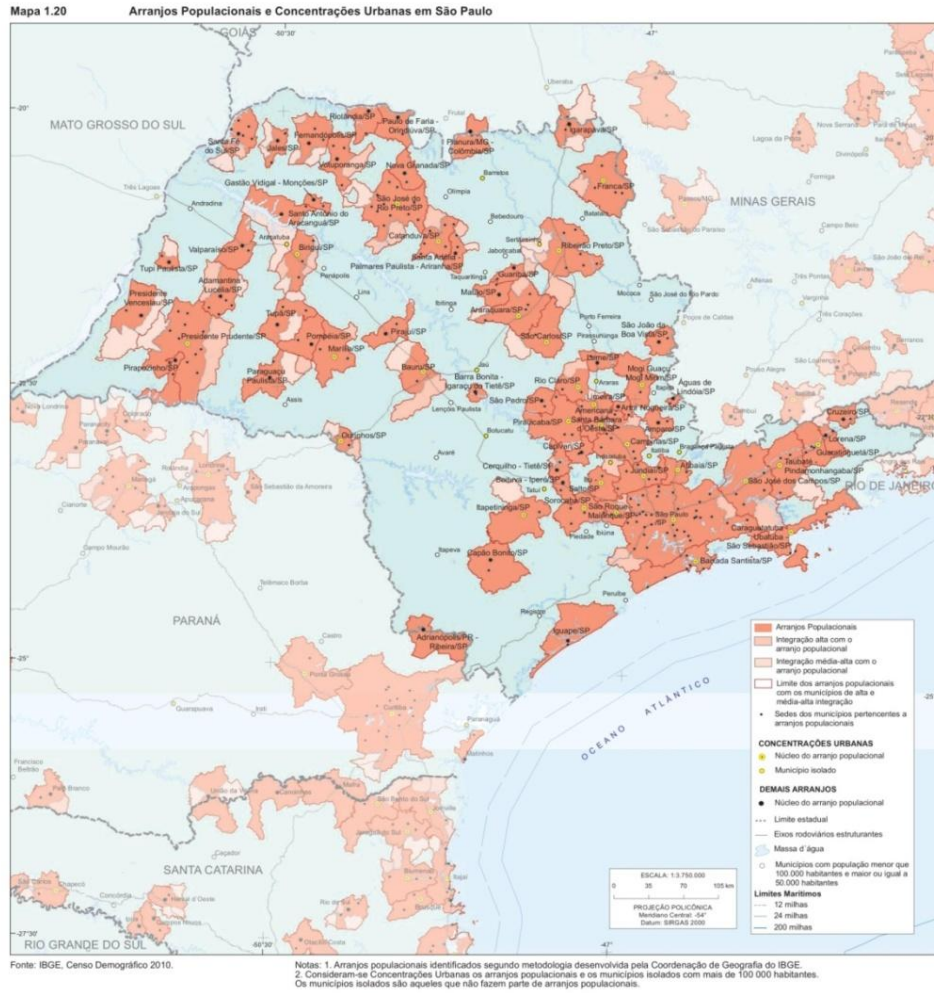
sobre outros municípios circunvizinhos, fato este proporcionado, em grande parte, pelo considerável desenvolvimento do seu setor terciário".

Em 2020, o IBGE publicou a REGIC com dados referentes a 2018, atualizando, dessa forma, o quadro de referência da rede urbana brasileira e propondo a classificação da hierarquia dos centros urbanos em cinco grandes níveis, assim como foi realizado no último estudo. Porém, neste, a classificação foi realizada a partir dos arranjos populacionais, que são recortes territoriais referentes ao agrupamento de dois ou mais municípios (IBGE, 2020), sendo esses arranjos divulgados em 2016 pelo IBGE, no estudo intitulado "Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil" (IBGE, 2016). A seguir, apresentamos um trecho no qual IBGE (2020) destaca, de forma resumida, a opção por utilizar esses arranjos populacionais na atualização das Regiões de Influência das Cidades:

A unidade urbana de análise e exposição dos resultados da pesquisa Regiões de Influência das Cidades- Regic é o conjunto formado por Municípios e Arranjos Populacionais. Isto se deve ao fato de que a unidade funcional Cidade, objeto do atual estudo, pode vir a ser composta não apenas por um, mas por vários Municípios que são indissociáveis como unidade urbana. Trata-se de Municípios conurbados ou que possuem forte movimento pendular para estudo e trabalho, com tamanha integração que justifica considerá-los como um único nó da rede urbana (p. 11).

O arranjo populacional de Ribeirão Preto é composto, além desse município, que dá nome ao recorte territorial, por: Brodowski, Cravinhos, Jardinópolis, Santa Cruz da Esperança, Serra Azul e Serrana (IBGE, 2016). Esse arranjo populacional, assim como os outros do Estado de São Paulo, podem ser identificados no Mapa 5, produzido pelo próprio IBGE. Segundo a atualização da REGIC, o Arranjo Populacional de Ribeirão Preto é um dentre os nove arranjos que foram classificados como Capital Regional A. Embora não possamos fazer uma comparação entre a REGIC publicada em 2008 e em 2020, partindo do princípio de que os nós da rede urbana foram considerados de forma diferente - naquela, a cidade de Ribeirão Preto era o nó, sendo que na REGIC de 2020, o Arranjo Populacional de Ribeirão Preto, composto por sete municípios, é adotado como parâmetro -, é possível afirmar que, a partir dos dados obtidos em 2018, o Arranjo Populacional de Ribeirão Preto possui uma região de influência significativa, conforme podemos identificar no Mapa 6, devido, sobretudo, ao município de Ribeirão Preto, sendo ele o mais importante do seu arranjo populacional.

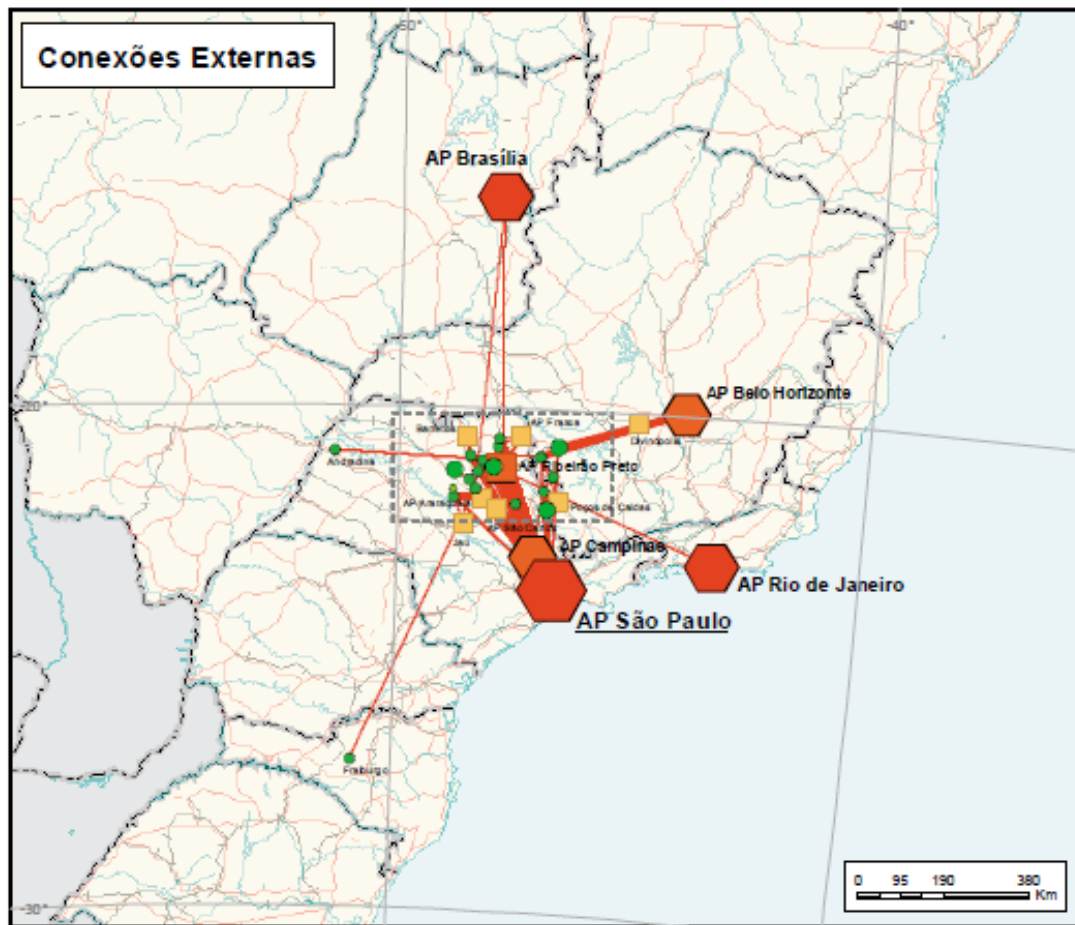
Mapa 5: Estado de São Paulo. Arranjos Popacionais e Concentrações Urbanas. 2010.



Obtido em: IBGE (2016, p. 139).

A partir da leitura de IBGE (2020), destacamos que, no Mapa 6, há a estrutura da rede urbana com as indicações de conexões diretas ao centro principal - Arranjo Populacional de Ribeirão Preto - e as conexões mediadas pelos centros secundários, além das ligações em cinza que representam aquelas relativas à busca de bens e de serviços a partir das indicações obtidas nos questionários aplicados (IBGE, 2020). No Mapa 7, apresentamos as conexões externas referentes ao arranjo populacional que está sendo analisado, que representa as conexões tecidas com outros arranjos populacionais, externos à região de influência do Arranjo Populacional de Ribeirão Preto. Assim, o Mapa 7 revela que esse arranjo populacional, além de possuir uma ampla região de influência - fato esse que justifica a sua classificação como Capital Regional A -, também possui conexões importantes com outros arranjos populacionais, sobretudo com o Arranjo Populacional de Campinas e o de São Paulo, classificados por IBGE (2020), respectivamente, como Metrópole e Grande Metrópole Nacional.

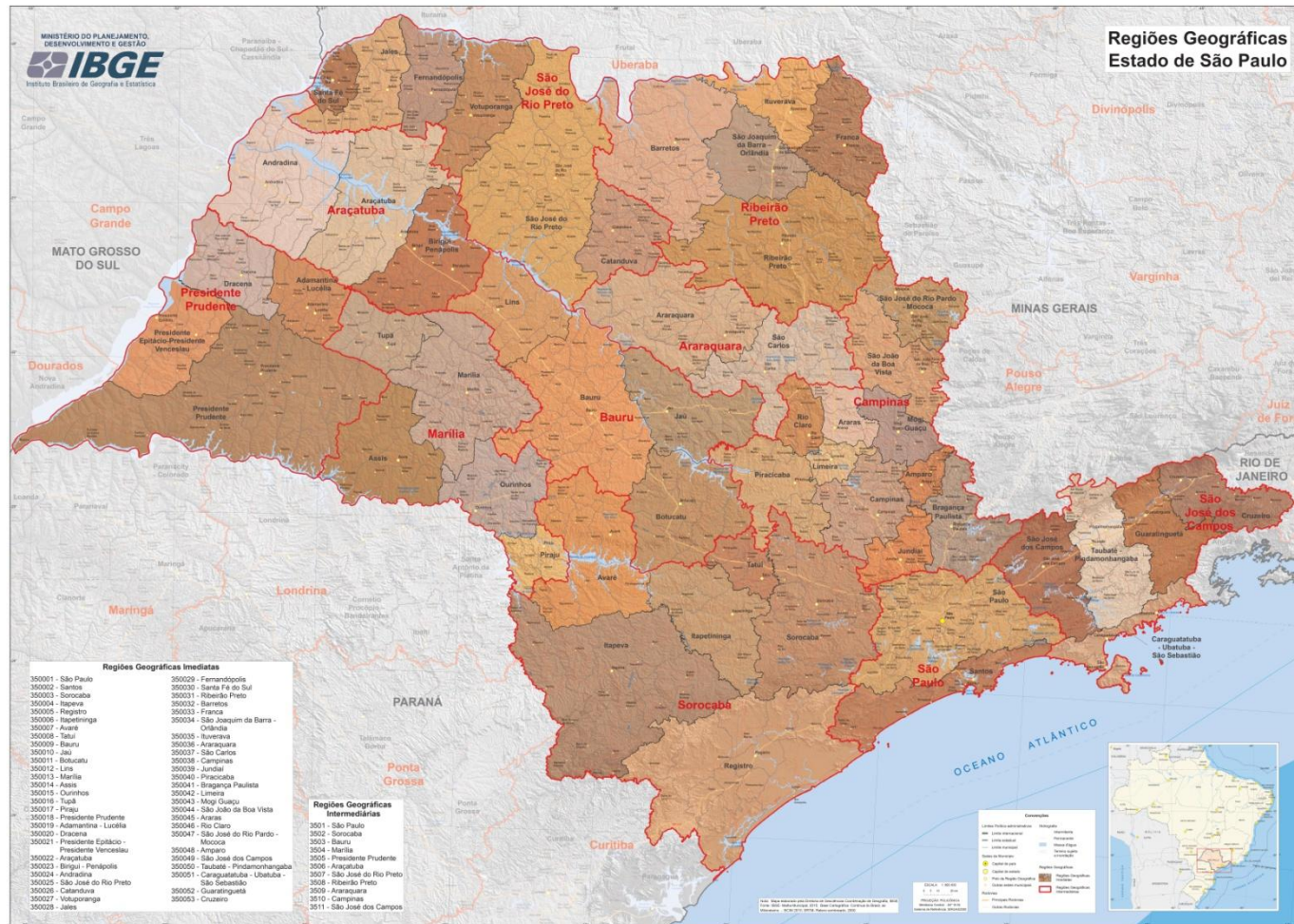
Mapa 7: Ribeirão Preto. Conexões externas do Arranjo Populacional. 2018.



Obtido em: IBGE (2020, p. 41). Adaptado por: Alexandre Antonio Abate (2020).

Em 2017, o IBGE propôs uma revisão da Divisão Regional do Brasil, regionalizando-o a partir de duas categorias: Regiões Geográficas Intermediárias, nova nomenclatura para as mesorregiões, e Regiões Geográficas Imediatas, que se referem às microrregiões (IBGE, 2017a). Essa proposta de regionalização, segundo IBGE (2017a), baseou-se na identificação de cidades-polo e dos municípios a elas vinculados. Além disso, adotou-se como referencial teórico vários trabalhos publicados anteriormente pelo IBGE, sendo um deles a REGIC de 2007 publicada em 2008. No Mapa 8, elaborado pelo IBGE, consta a divisão regional do Estado de São Paulo segundo esse estudo. Nele, é possível identificar a Região Geográfica Intermediária de Ribeirão Preto, que é uma das 11 regiões intermediárias do Estado de São Paulo, sendo ela composta por cinco Regiões Geográficas Imediatas: Ribeirão Preto, Barretos, Franca, São Joaquim da Barra - Orlandia e Ituverava. A Região Geográfica Intermediária de Ribeirão Preto é composta por 64 municípios, sendo a Região Geográfica Imediata de Ribeirão Preto constituída por 26 municípios (IBGE, 2017a).

Mapa 8: Estado de São Paulo. Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas, 2017.



Obtido em: IBGE (2017b).

Já tratamos da importância das cidades médias (ABATE, 2017), as quais representam um objeto de estudo complexo e diferenciado (CORRÊA, 2007) que, mesmo sendo adotado por vários pesquisadores, ainda está em construção. Dentre os vários elementos que apresentamos naquela monografia para demonstrar quão significativas são as cidades médias e, portanto, os estudos que nelas se baseiam, destacamos o demográfico. De uma forma geral, tem-se constatado um aumento populacional significativo nas cidades médias brasileiras, conforme apontam os dados dos Censos Demográficos. Na Tabela 1 a seguir, apresentamos o crescimento da população urbana de Ribeirão Preto de 1980 a 2010, com bases nos Censos Demográficos, além das projeções realizadas pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)¹⁶, referente ao Portal de Estatísticas do Estado de São Paulo, para 2020 e 2030.

Tabela 1: Ribeirão Preto. Crescimento da população urbana de 1980 a 2010 e projeções para 2020 e 2030.

Cidade/Estado	Censos Demográficos do IBGE				Projeções da SEADE	
	1980	1991	2000	2010	2020	2030
Ribeirão Preto/SP	300.828	416.704	502.760	603.401	681.837	724.388

Fontes dos dados: Censos Demográficos do IBGE e projeções da SEADE; **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2020).

Segundo a Tabela 1, Ribeirão Preto, uma cidade média que também apresenta população urbana que a classifica como de "porte médio", possuía, de acordo com o Censo Demográfico de 1980, população urbana de 300.828, enquanto que, conforme o de 2010, a população urbana ultrapassou o dobro de 1980, totalizando 603.401 habitantes. Segundo a Fundação SEADE, há uma projeção de crescimento da população urbana, comparando com a de 2010, de, aproximadamente, 13% para 2020 e de 20% para 2030. Embora fuja aos nossos objetivos nos aprofundarmos nessa análise, esses dados demonstram que o crescimento da população urbana de Ribeirão Preto é um fato relevante que revela a ampliação de seus papéis urbanos e funções econômicas, o qual justifica a importância de compreender os processos, as dinâmicas e os fenômenos que se manifestam nessa cidade, em especial o processo de fragmentação socioespacial, definido como norteador para a nossa pesquisa, os quais geram impactos para a população, sobretudo para os de menor poder aquisitivo e moradores da periferia, os quais habitam, prevalentemente, em áreas de exclusão social, em alguns casos também em espaços urbanos submetidos ao processo de segregação socioespacial.

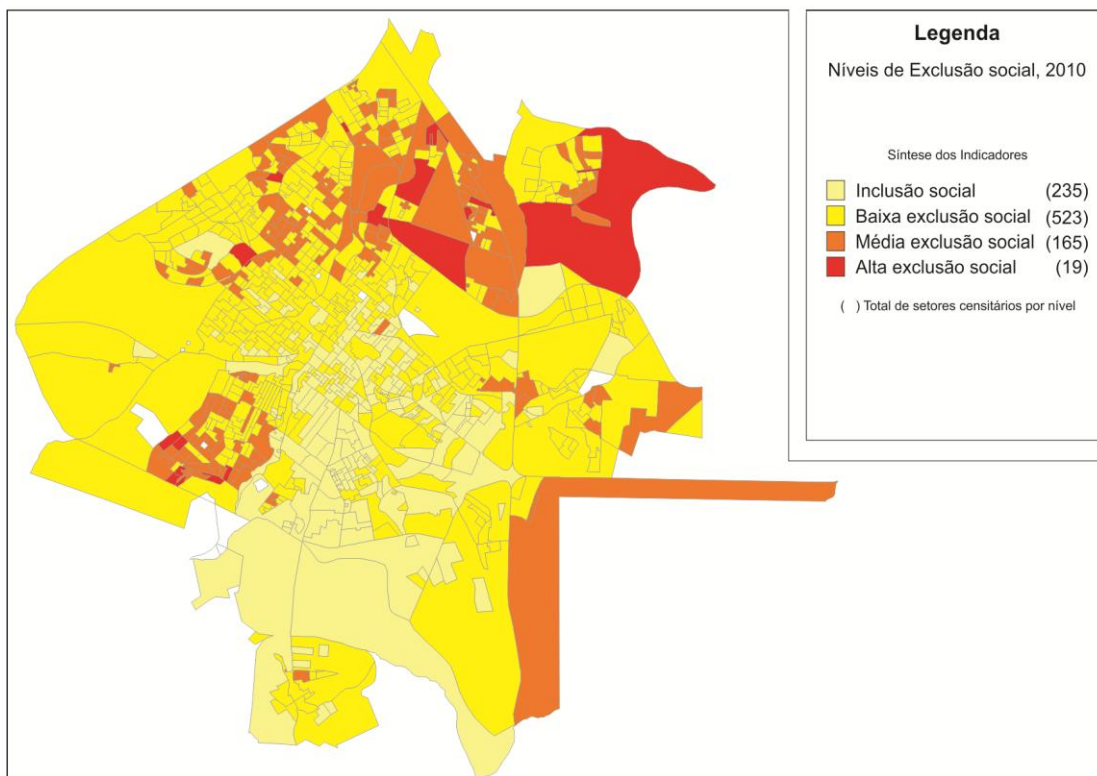
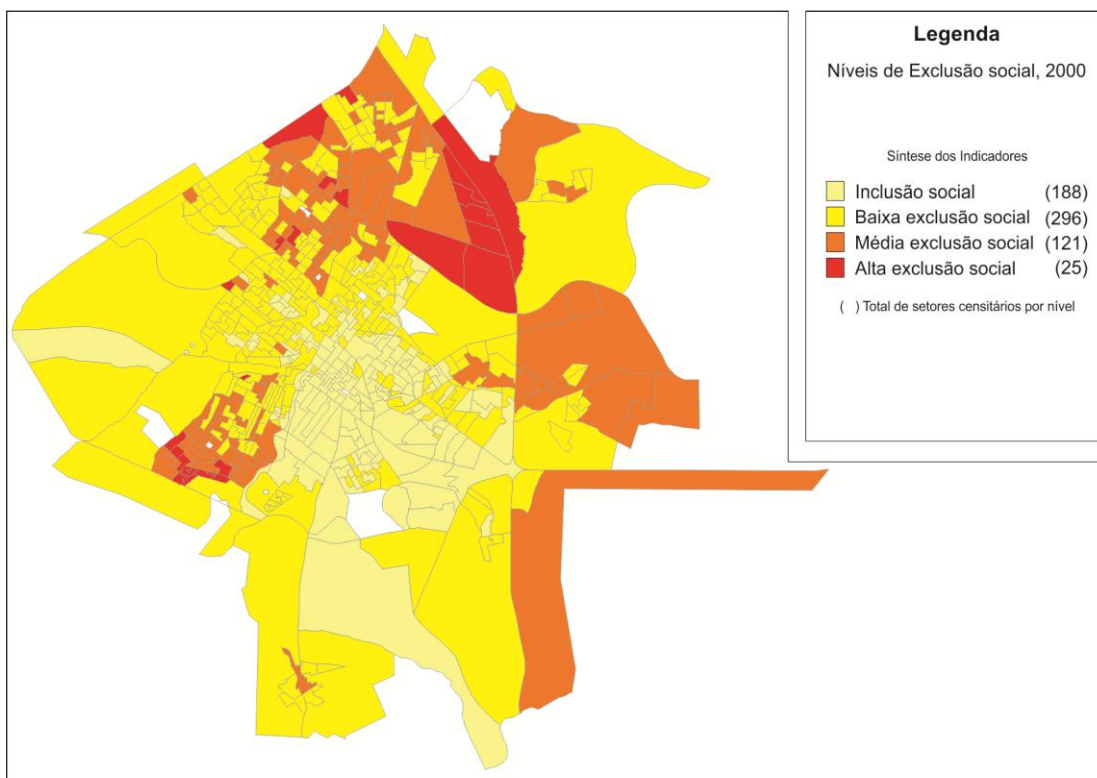
¹⁶ Disponível em: < <http://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/index.php>>. Acesso em: 01 out. 2020.

2.2. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"

Iniciamos a discussão deste subtópico apresentando os elementos norteadores que conduziram à adoção da área norte de Ribeirão Preto e, especificamente, o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", situado na porção noroeste do município, como área prioritária para a realização da investigação.

Dal Pozzo (2015), amparado pelos Censos Demográficos do IBGE de 2000 e de 2010, elaborou o Mapa 9 de Exclusão/Inclusão Social, o qual revela que as áreas de média e alta exclusão social estão predominantemente concentradas no setor norte do município. Partindo do fato de que o novo Projeto Temático FragUrb, ao qual a nossa pesquisa vincula-se, busca, a partir de uma leitura das práticas espaciais, compreender a lógica socioespacial fragmentária com foco nos cidadãos de menor poder aquisitivo e moradores da periferia das cidades que são privilegiadas na pesquisa (SPOSITO, 2018), optamos por adotar o setor norte como recorte espacial de investigação, com base nestes elementos supracitados: 1) situação espacial do setor escolhido no Mapa de Exclusão/Inclusão Social; 2) os resultados do projeto temático anterior do nosso grupo de pesquisa, os quais orientaram a cidade de Ribeirão Preto que seria relevante para a investigação. Devido às dimensões do setor norte, as quais inviabilizam que seja estudado em sua totalidade, a partir de procedimentos metodológicos de perfil qualitativo, definimos, a partir do trabalho de campo exploratório, o qual nos permitiu buscar a compreensão das particularidades e das especificidades desse espaço urbano, e da sistematização de indicadores socioespaciais, que o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" seria adotado como recorte espacial para a investigação.

Mapa 9: Ribeirão Preto. Exclusão/Inclusão Social. 2000 e 2010.



Projeto Cartográfico: Clayton F. Dal Pozzo, 2013.
Metodologia: CEMESPP, 2003; 2013 Aplicativo: Philcarto e MapInfo
Fonte dos dados: IBGE, Censos Demográficos, 2000; 2010



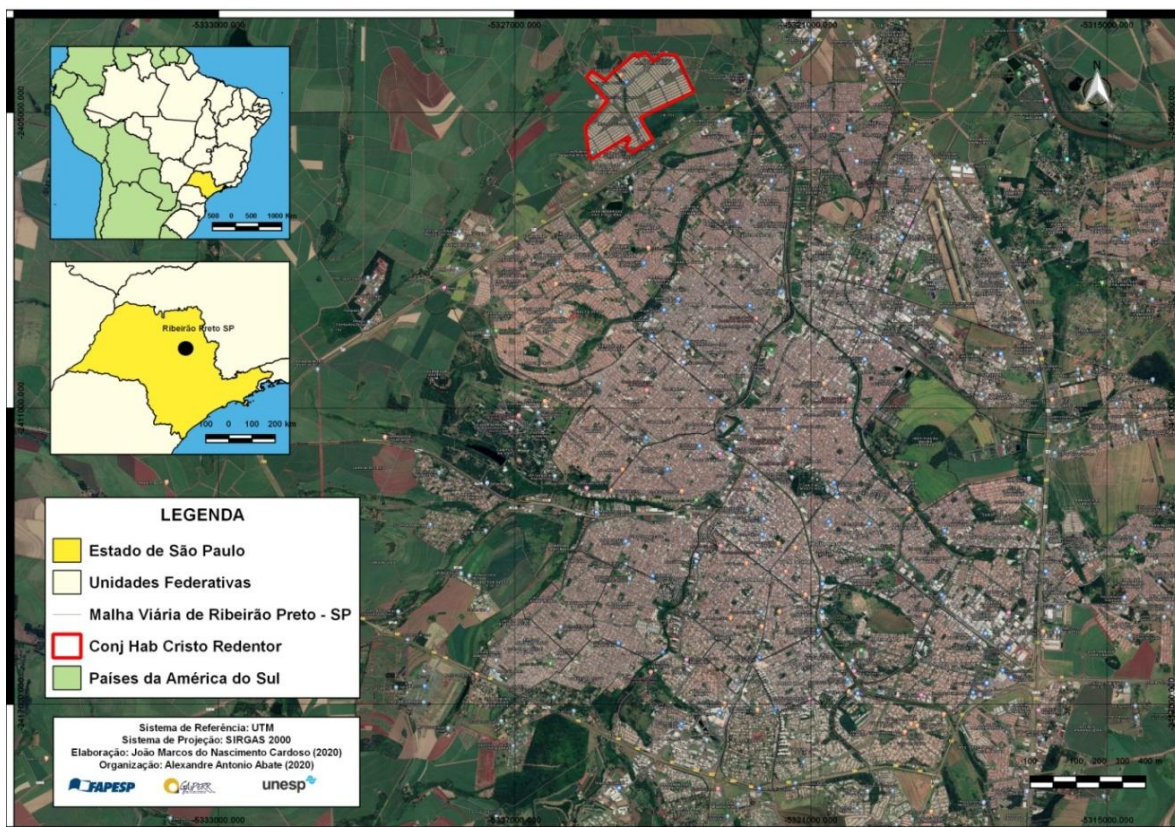
Extraído de: Dal Pozzo (2015, p. 361).

Para além desses pilares iniciais, que nos auxiliaram na opção por estudar esse conjunto habitacional, outros elementos contribuíram para a nossa escolha: 1) é um novo hábitat urbano em Ribeirão Preto, cuja construção foi finalizada ao término de 2019; 2) conforme as consultas que realizamos, não havia, até o momento de início da investigação, pesquisas, nas diferentes áreas do conhecimento, que se debruçavam sobre essa área de Ribeirão Preto, o que garantiu originalidade à investigação; 3) é o maior conjunto habitacional de Ribeirão Preto, sendo, também, o maior conjunto habitacional do Brasil construído com financiamento da Caixa Econômica Federal (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2019a); 4) o tamanho populacional desse conjunto também é ademais um elemento relevante. Estima-se que, aproximadamente, 30 mil cidadãos residam nele (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2019a), sendo, pois, maior, em termos populacionais, que muitas cidades pequenas do Brasil, o que confirmou a necessidade de se avaliar como ocorre a mobilidade e a acessibilidade urbanas destes cidadãos, além de verificar se eles, de fato, têm acesso à cidade a fim de realizar as práticas espaciais que orientaram a nossa pesquisa; 5) está situado distante do centro principal, a, aproximadamente, 14 km desse, considerando o trajeto urbano. Este elemento - distância do centro principal, o qual contém os principais equipamentos públicos, estabelecimentos comerciais e de serviços e áreas de trabalho - é crucial para as avaliações no âmbito da mobilidade e da acessibilidade urbanas, sobretudo quando a análise possui os cidadãos dos estratos socioeconômicos de baixo poder aquisitivo e que residem na periferia como grupo social privilegiado; 6) apenas duas linhas de transporte público coletivo atendem ao conjunto habitacional, conforme destacaremos no decorrer das análises, sendo que uma delas tem circulação de ônibus apenas nas primeiras horas do dia, partindo do Cristo Redentor, fato esse que justifica a avaliação das dificuldades espaço-temporais que podem existir quando essa parcela da população busca ter acesso à plenitude da cidade a fim de realizar as práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho; 7) identificamos a presença de vários grupos/páginas na rede social virtual *Facebook*, constituídos pelos moradores do conjunto habitacional, o que demonstra, num primeiro plano, um bom nível de organização e de interação entre eles e possibilitou que realizássemos a Netnografia, sendo ela um dos pilares metodológicos que sustenta a nossa pesquisa.

O Cristo Redentor, também conhecido como Bairro Vida Nova Ribeirão, conjunto habitacional construído pela Pacaembu Empreendimentos e Construções LTDA, localiza-se na Rodovia Alexandre Balbo, Km 332,5, no Anel Viário Contorno Norte, na porção noroeste de Ribeirão Preto - SP (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2014a), conforme pode ser observado no Mapa 10. A área na qual o empreendimento foi implementado tem origem em duas propriedades rurais, totalizando uma área de 2.830.297,10 m²: 1) a Fazenda Córrego Seco, a qual tornou-se

propriedade, em 2012, da Cooperativa de Crédito dos Produtores Rurais e Empresários do Interior Paulista (SICOOB CROCREDE), sendo essa fazenda utilizada de 1985 a 2011 para o plantio de cana-de-açúcar pela Companhia Energética de Ribeirão Preto (CERP), sob contrato de arrendamento; 2) a gleba desmembrada da Fazenda São Sebastião do Baixadão, a qual, em 2012, também passou a ser de propriedade da SICOOB CROCREDE, sendo utilizada, ainda, para o plantio de cana-de-açúcar (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2014a). Assim, conforme documento disponibilizado pela construtora e destacado no tópico anterior, a área de implementação do empreendimento compreende um dos vetores de expansão de Ribeirão Preto, notadamente uma área na qual o espaço urbano é produzido mediante a parceria entre o Estado e a iniciativa privada, por meio da construção de conjuntos habitacionais de interesse social.

Mapa 10: Ribeirão Preto. Situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.



Org.: Alexandre Antonio Abate (2020). **Elab.:** João Marcos do Nascimento Cardoso (2020).

O Cristo Redentor é considerado um conjunto habitacional de interesse social, implementado com base nas diretrizes do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), possuindo residências inseridas em duas faixas do referido programa: a Faixa 1,5, destinada às

famílias com renda entre R\$ 1.800,00 até R\$ 2.600,00, sendo essa a faixa que foi priorizada em nossa pesquisa, e a Faixa 2, que compreende as famílias com renda mensal bruta de até R\$ 4.000,00 (SÁ BRITTO; SPINELLI; CATALÃO, 2021). De acordo com as entrevistas informais e preliminares realizadas, as casas são diferenciadas em termos de área construída, conforme previa o projeto inicial: residências de 42,97 m² para a Faixa 1,5 e de 48,30 m² para as unidades habitacionais concernentes à Faixa 2 (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2014b).

No projeto inicial, previa-se a construção de 7.768 lotes, sendo 7.039 destinados à ocupação residencial (4.873 casas para famílias inseridas na Faixa 1,5 e 2.166 casas para aquelas pertencentes à Faixa 2), além de 584 lotes mistos, destinados à finalidade residencial e comercial, e 145 lotes industriais (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2014a), sendo, portanto, um projeto que visava à implementação de conjunto habitacional destinado, prioritariamente, às famílias de baixa renda. Porém, o projeto inicial foi reformulado e, com base em documento oficial disponibilizado pela Prefeitura Municipal, o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" possui residências construídas, prevalentemente, para as famílias que se enquadram na Faixa 2 do PMCMV, além de ter sido edificado um número inferior de unidades habitacionais, conforme apresentamos na Tabela 2.

Tabela 2: Ribeirão Preto. Distribuição das unidades habitacionais do Cristo Redentor de acordo com as Faixas do PMCMV. 2020.

Faixas do PMCMV	Número de unidades habitacionais
Faixa 1,5	1.433
Faixa 2	5.370
TOTAL	6.803

Dados obtidos em: PREFEITURA DA CIDADE RIBEIRÃO PRETO (*sem data, sem paginação*);
Organização e Elaboração: Alexandre Antonio Abate (2020).

Apresentamos, a seguir, algumas fotos, referentes à nossa área de estudo, as quais foram fornecidas pela Pacaembu Construtora, que registrou o processo de construção do referido conjunto habitacional, assim como uma figura, atinente à entrega das chaves para duas famílias, obtida em uma revista de divulgação da construtora. Nela (Figura 1), a construtora expõe moradores que expressariam felicidade de terem obtido as casas.

Fotos 1 e 2: Ribeirão Preto. Vista aérea do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" em diferentes fases do processo construtivo.



Obtidas em: Pacaembu Construtora (*sem data, sem paginação*).

Fotos 3 e 4: Ribeirão Preto. Vista aérea do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" em diferentes fases do processo construtivo.



Obtidas em: Pacaembu Construtora (*sem data, sem paginação*).

Fotos 5 e 6: Ribeirão Preto. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" nas etapas finais do processo construtivo.



Obtidas em: Pacaembu Construtora (*sem data, sem paginação*).

Foto 7: Ribeirão Preto. Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2019. (*)



Obtida em: Portal G1 (2019b). **Divulgação:** Pacaembu Construtora.

(*) Em vermelho, a área delimitada pela construtora para a implementação de lotes comerciais e industriais.

Figura 1: Ribeirão Preto. Moradores recebem as chaves das casas do Cristo Redentor e prestam depoimento à Pacaembu Construtora. 2019.



*“Somos casados há sete anos e pagamos aluguel. Por mês desembolsamos R\$ 700. Agora teremos um gasto de R\$ 625, mas pagaremos por algo nosso. O pedreiro começa amanhã a fazer o muro, nos mudaremos o quanto antes, comemora a técnica de enfermagem **Natália dos Santos Castro, 31 anos. Ela, o marido Bruno de Castro, 31 anos, e o filho Pedro, 4 anos, receberam as chaves e estampavam felicidade.***



Natália dos Santos Castro e Bruno de Castro, pais do Pedro, recebem as chaves da nova casa de Rodrigo Wermelinger, superintendente nacional da Caixa



*“Felicidade é a palavra que nos define. Não dormimos essa noite de tanta ansiedade. O Lorenzo só fala do quarto novo que terá. Em breve já vamos nos mudar. Moramos de aluguel há seis anos. Um dinheiro que não volta mais. Agora, temos o nosso imóvel que será algo nosso e dos filhos. A prestação é a metade do valor do aluguel”, explica **Fabiola Cristina de Oliveira, 36 anos, dona de casa.***



O casal Fabiola Cristina de Oliveira e Fernando Rodrigues de Souza com os filhos Lorenzo e Antony, de 5 e 2 anos, em frente à nova casa da família

Obtida em: Pacaembu Construtora (2019a, p. 7).

PARTE 2

Cidades, Movimentos e Fragmentação Socioespacial

3. As lógicas de construção e os caminhos de superação da mobilidade excludente e precária

3.1. Análise conceitual sobre mobilidade e acessibilidade

A mobilidade é, segundo Balbim (2016), um conceito polissêmico, o qual, além de apresentar diferentes concepções e, portanto, prestar-se a usos e a explicações diversas, é, comumente, confundido com outros conceitos e ideias, como circulação, acessibilidade, trânsito e transporte. Partindo dessa polissemia, destacamos algumas concepções referentes ao conceito, assim como aquela adotamos em nossa pesquisa.

O conceito de mobilidade, assim como muitos outros, nasceu numa ciência e foi, ao longo do tempo, sendo adaptado a outras. A mobilidade emerge, segundo Balbim (2016), no âmbito da Física, especificamente a partir da influência da mecânica clássica, na qual os fluxos seguem duas lógicas: a de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Nas Ciências Sociais, o referido autor destaca que a sua incorporação ocorreu a partir das discussões referentes ao tráfego. Na contemporaneidade, esse conceito, nas Ciências Sociais, deve ser focalizado, num primeiro plano, a partir do rompimento da associação única entre ele e o deslocamento físico, pois a mobilidade supera-o, partindo do pressuposto de que as discussões sobre mobilidade se voltam para a análise de causas e de consequências, ou seja, a mobilidade, na perspectiva de Balbim (2016), não se resume a uma ação. Nesse sentido,

[...] em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo - presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico -, **o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade.**

Em parte, a mobilidade está relacionada às determinações individuais: vontades ou motivações, esperanças, limitações, imposições etc. Mas sua lógica apenas se explica através da análise conjunta dessas determinações no que concerne às possibilidades reais e virtuais apresentadas pela sociedade, e também em função do lugar de vida onde se concretiza. Ou seja, **levando-se em conta a organização do espaço, as condições econômicas, sociais e políticas, os modos de vida, o contexto simbólico, as características de acessibilidade e o desenvolvimento científico e tecnológico** (BALBIM, 2016, p. 27, *grifos nossos*).

A partir desses elementos, Balbim (2016, p. 27) explica que, de uma maneira geral, a mobilidade, nas Ciências Sociais, "[...] designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias". Assim, a variedade de concepções ligadas ao conceito de mobilidade faz-se necessária, pois os deslocamentos, as formas pelas quais eles se realizam, os impactos -

temporais, espaciais, sociais, políticos, econômicos, culturais, de gênero, dentre outros - que sobre eles incidem, abrangem diferentes perspectivas, para além do movimento dos cidadãos, que é o foco da nossa pesquisa.

Comungando dessa mesma perspectiva, Barbosa (2015) explica que, ao passo que a circulação é vista como movimento que acontece por intermédio dos deslocamentos físicos de um local a outro do espaço, a mobilidade, que também é uma expressão do movimento, vai além: "[...] o ato de mover - e estar em movimento - não possui apenas dimensões objetivas da técnica dos fluxos, mas está intimamente relacionado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais" (BARBOSA, 2015, p. 177). Nessa direção, Barbosa (2015) defende que a mobilidade nos coloca diante da desigualdade de apropriação e de uso do espaço. "Desse modo, quando abordamos a questão da mobilidade, necessariamente precisamos inseri-la no contexto de poder (espacial) onde as pessoas e as coisas se movem - e são movidas - entre e intra localidades, lugares e territórios" (BARBOSA, 2015, p. 177). Buscando sintetizar esses elementos e incorporando mais alguns à discussão, a partir do amparo nas ideias de Vaz e Santoro (2005), o referido pesquisador destaca ainda que:

A mobilidade não significa simplesmente um deslocamento melhor de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais, de lazer, etc. Esta disposição física do movimento faria mais sentido ser tratada como circulação intra ou entre lugares. **A mobilidade incorpora a circulação e a supera, pois se trata de outro movimento, justamente o que permite ampliar as possibilidades de apropriação e uso coletivo do espaço urbano. E tal como afirmam Vaz e Santoro (2005), a mobilidade urbana implica como organizar os usos e a ocupação da cidade na melhor forma de garantir acesso das pessoas aos bens que a cidade oferece** (BARBOSA, 2015, p. 180, *grifo nosso*).

Outros pesquisadores que concordam com as posições de Barbosa (2015) e de Balbim (2016) são Miralles-Guasch e Cebollada (2009). Para eles, a natureza da mobilidade - que eles adjetivam como cotidiana - é profundamente geográfica, haja vista que ela não concerne, apenas, aos deslocamentos no território, sendo necessário, no âmbito das discussões sobre mobilidade, fazer referência e analisar a organização e a distribuição das atividades no território, sendo elas o motor para que os deslocamentos sejam necessários. Assim, segundo eles, partindo do trabalho de Harvey (1989), a separação entre os espaços produtivos e os reprodutivos gera uma primeira necessidade de deslocamentos, sendo que, conforme a distância entre esses espaços aumenta, a mobilidade e os meios de transporte necessários para a sua realização também aumentam. Complementando a sua análise, os autores destacam ainda que o estudo da mobilidade está cada

vez mais presente na pauta dos pesquisadores, sobretudo no âmbito daqueles que são inseridos na Geografia Humana, havendo uma ampliação conceitual e de metodologias voltadas a sua investigação. Assim, a partir de Farrington (2007), Miralles-Guasch e Cebollada (2009) destacam que as pesquisas contemporâneas sobre mobilidade se voltam, em muitos casos, ao estudo dos grupos sociais que habitam as áreas periféricas das cidades, havendo, nas últimas décadas, muitos trabalhos que são alicerçados em metodologias qualitativas e participativas, as quais buscam dar voz àqueles que são, usualmente, silenciados ou cujas vozes são ignoradas.

Outra perspectiva pode ser encontrada em Lévy (2001, p. 01), para o qual a mobilidade pode ser compreendida como "[...] a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares". A partir desse posicionamento, Lévy (2001) exclui duas concepções ligadas à mobilidade: a simplista, que reduz a mobilidade ao mero deslocamento, e as generalistas, como a mobilidade social, que, segundo o autor, confere um significado muito geral ao termo, distanciando-se, pois, do significado genuíno de mobilidade, segundo a sua visão.

A partir de uma discussão concernente ao conceito de desenvolvimento, apresentamos (ABATE, 2017) o fato de que, devido à complexidade, adjetivos são atrelados a ele, sobretudo no âmbito das ações de gestão e de planejamento do território, visando a facilitar a sua compreensão e delimitar os elementos que serão prioritários a partir dos conceitos que são adotados. De uma forma geral, na ciência, esse fato torna-se cada vez mais corriqueiro: muitos conceitos perpassam diferentes ciências e perspectivas analíticas, além de serem abrangentes e multidimensionais, havendo a gênese da polissemia e da utilização de adjetivações atreladas a eles, sendo esse também o caso do conceito de mobilidade.

Segundo Balbim (2016), há uma gama de possibilidades analíticas a partir do conceito de mobilidade no rol dos estudos referentes às Ciências Sociais. Embora fuja aos nossos objetivos trabalhar de forma minuciosa todas as derivações do conceito de mobilidade, julgamos pertinente, de forma não exaustiva, apresentá-las. Há, num primeiro grupo, as mobilidades que Balbim (2016) denomina como "mobilidades intrínsecas ao ser": mobilidade social; mobilidade profissional; mobilidade essencial; mobilidade simbólica. Numa outra vertente, a qual se aproxima dos debates pertinentes à nossa pesquisa, há "as formas de mobilidades geográficas", as quais são sistematizadas mediante uma matriz articulada entre as dimensões espacial e temporal do movimento, resultando em quatro tipos de mobilidades geográficas: 1) mobilidade cotidiana, a qual é tratada pela maioria dos autores como mobilidade urbana; 2) mobilidade residencial;

3) o turismo, de lazer e de negócios, ou até mesmo o turismo para os trabalhos sazonais;
 4) migrações (BALBIM, 2016). As associações entre as dimensões espacial e temporal e os tipos de mobilidades geográficas resultantes podem ser verificadas no Quadro 2 a seguir.

Quadro 2: Mobilidades geográficas, na perspectiva de Balbim (2016).

Dimensão espacial (espaço de realização do movimento)	Dimensão temporal (tempo de realização do movimento)	
	Recorrente (tempo de retorno breve)	Não recorrente (tempo longo ou sem retorno)
Interno ao espaço de vida	Mobilidade cotidiana	Mobilidade residencial
Externo ao espaço de vida	Turismo (lazer e trabalho)	Migrações

Extraído de: Balbim (2016, p. 29); **Organização e Adaptação:** Alexandre Antonio Abate (2020).

Em nossa pesquisa, o adjetivo "urbana" é adotado para qualificar a mobilidade, sendo que, em muitos trabalhos, o adjetivo "intraurbana"¹⁷ é utilizado como sinônimo daquele. Os motivos que nos levam a adotar essa posição são simples: 1) o adjetivo "urbana", claramente, delimita que os movimentos/deslocamentos que são o foco da nossa atenção materializam-se nas cidades; 2) concordamos com Balbim (2016) que a mobilidade cotidiana, adotada por alguns autores como sinônimo de mobilidade urbana, não reflete, necessariamente, os deslocamentos realizados no interior das cidades, haja vista que, embora o cotidiano da maior parte dos cidadãos seja realizado no interior da urbe, há aqueles cujos cotidianos cristalizam-se no rompimento dos limites entre as cidades - vide os movimentos pendulares ligados ao trabalho e aos estudos, que orientam a vida de milhões de cidadãos no Brasil e no mundo.

¹⁷ Muitos autores utilizam, também, o adjetivo "intraurbana" para classificar a mobilidade, sendo que, em nossa monografia (ABATE, 2017), também utilizamos ele. Contudo, após reflexões e debates com a orientadora da nossa pesquisa, compreendemos que o adjetivo "intraurbana" faz alusão à ideia de cidade encerrada num espaço dado, ou seja, com limites bem definidos, referindo-se, pois, à área que seria "interna à cidade". Contudo, ao analisar o processo de urbanização difusa e a produção do espaço urbano contemporânea, identificamos a exacerbação da expansão territorial urbana, promovendo cidades mais espalhadas, menos densas e que se expandem de forma descontínua, havendo, pois, uma amálgama entre áreas urbanas e áreas rurais. Assim, os trajetos destinados ao acesso às áreas que materializam a periferação do espaço urbano, por exemplo, em muitos casos, são realizados em áreas que contêm propriedades rurais. Nesse caso, essas áreas seriam internas ou externas à cidade? Outro processo que, a nosso ver, impede-nos de utilizar esse adjetivo, refere-se à aglomeração urbana, presente em muitas áreas, como em Ribeirão Preto. Nesse âmbito de discussão, o que seria intraurbano e, portanto, foco das pesquisas sobre mobilidade? A área interna à mancha urbana que une uma cidade à outra ou o intraurbano seria apenas a área concernente à principal cidade da aglomeração, por exemplo? Dessa forma, optamos por caracterizar a mobilidade como urbana, ou seja, não avaliamos, apenas, a mobilidade que ocorre num espaço restrito e delimitado, que seria "interno à cidade", haja vista que a mobilidade urbana dos cidadãos pode ocorrer em áreas nas quais há a sobreposição de áreas urbanas e rurais, sendo esse o caso de boa parte dos deslocamentos realizados pelos cidadãos residentes em nossa área de estudo.

Para além dessas mobilidades geográficas, tornou-se importante nos debates contemporâneos a adoção dos pressupostos da mobilidade urbana sustentável. De acordo com Lóra (2012), a sustentabilidade assumiu relevância no âmbito da gestão e do planejamento urbanos. No contexto da mobilidade urbana sustentável, segundo a pesquisadora, são adotados indicadores de sustentabilidade urbana, os quais são diferentes dos demais indicadores existentes. Nesse sentido, Lóra (2012, p. 36), sustentada na contribuição de Costa (2008), explica que, a partir dessa perspectiva analítica, "ao invés de tratarem isoladamente os aspectos sociais, econômicos e ambientais, abordam, em sua formulação, características como integração, visão em longo prazo, equilíbrio e participação de diferentes atores". Assim, no que se refere a uma possível interpretação para o conceito, Lóra (2012, p. 8) explica:

A mobilidade urbana sustentável pode ser compreendida como uma forma de mobilidade que promove a igualdade de possibilidades de deslocamentos, com facilidades de acesso às diversas atividades de uma região, com redução no nível de energia associada aos meios de transporte e conseqüente diminuição da poluição ambiental e melhoria na eficiência dos recursos aplicados aos transportes. É a partir deste conceito que pesquisadores dessa área desenvolveram um conjunto de indicadores para avaliação da mobilidade urbana sustentável.

Outra perspectiva sobre a mobilidade urbana sustentável é apresentada, segundo Brasil/Ministério das Cidades (2004, p. 11), na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, que entende o referido conceito como:

[...] o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa **proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte**, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: **baseado nas pessoas e não nos veículos** (*grifos nossos*).

Segundo Vasconcellos (2001), uma forma adequada de compreender a mobilidade é mediante a associação da sua perspectiva tradicional, a qual é simplista e vaga, se tomada isoladamente, a outro conceito mais amplo: a acessibilidade. Tradicionalmente, segundo o referido autor, a mobilidade é trabalhada a partir da "[...] habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas" (VASCONCELLOS, 2001, p. 40). A partir desse ponto de vista, o autor explica que as pessoas economicamente desfavorecidas, os idosos ou

aquelas com limitações físicas¹⁸ estariam inseridas nas faixas inferiores de mobilidade, quando comparadas àquelas que possuem renda mais elevada ou que não possuem impedimentos físicos para a realização dos deslocamentos. Assim, a partir dessa perspectiva, disseminou-se no âmbito das políticas de gestão e de planejamento urbanos a ideia de que o objetivo das políticas de transporte seria, mediante o fornecimento de mais meios de transporte, "aumentar a mobilidade". Amparando-se em Goodwin (1981), Vasconcellos (2001, p. 40) explica os motivos que o levam a discordar dessa visão:

[...] considerando a mobilidade dessa forma restrita, fica evidente que ela isoladamente não tem sentido para a avaliação das políticas de transporte, uma vez que não define por que e como ela é (ou deixa de ser) exercida pelas pessoas. Primeiro, a mera disponibilidade de dinheiro de nada vale se não houver um meio adequado de transporte, ou um espaço de tempo adequado para atingir o destino desejado. Segundo, um grande número de deslocamentos não representa necessariamente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente à precariedade do sistema de transportes.

A partir disso, uma visão de mobilidade mais útil e adequada seria a partir da indissociabilidade entre ela e a acessibilidade, entendida por Vasconcellos (2001, p. 40 e 41), com base em inspiração no trabalho de Portugalli (1980), como "[...] a mobilidade para satisfazer as necessidades, ou seja, a mobilidade que permite às pessoas chegar aos destinos desejados. Portanto, a acessibilidade não é apenas a 'facilidade de cruzar os espaços', mas a facilidade de chegar aos destinos". Para o referido autor, a acessibilidade, ainda, deve ser focalizada a partir de duas categorias - a macroacessibilidade e a microacessibilidade -, as quais podem ser definidas da seguinte forma:

[...] macroacessibilidade refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados. Ela reflete a variedade de destinos que podem ser alcançados e, conseqüentemente, o arco de possibilidades de relações sociais, econômicas, políticas e culturais dos habitantes do local. **Ela tem, portanto, alto interesse para a análise sociológica do transporte urbano. A macroacessibilidade tem relação direta com a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte, estando ligada às ações empreendidas no nível do planejamento do transporte, que define a constituição básica desses sistemas.** Na prática, a macroacessibilidade também pode ser alterada no nível do planejamento da circulação, por meio de vias de mão única ou pela conexão de vias antes desconectadas, o que aumenta muito as possibilidades de interligação e penetração do espaço. O segundo tipo, microacessibilidade,

¹⁸ De acordo com a Lei nº 13.146, de 2015, o conceito de mobilidade reduzida é utilizado para fazer referência a pessoa "que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso" (BRASIL, LEI 13.146/2015).

refere-se à facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados (por exemplo, condições de estacionamento e de acesso ao ponto de ônibus) (VASCONCELLOS, 2001, p. 91, *grifos nossos*).

Consoante Poletto (2016), há uma confusão por parte das pessoas e até dos representantes públicos acerca do conceito de acessibilidade, o qual é entendido apenas como facilidade de acesso para as pessoas com deficiência. Dessa forma, a referida pesquisadora considera que a necessidade de garantir o direito à acessibilidade deve contemplar a sociedade como um todo. Além disso, Poletto (2016) partilha do mesmo posicionamento de Vasconcellos (2001) referente à impossibilidade de trabalhar a mobilidade e a acessibilidade separadamente. Assim, Poletto (2016) defende que os processos de mobilidade e de acessibilidade urbanas constituem um par indissociável, visto que uma mobilidade eficiente permitirá o acesso a determinado espaço, ou seja, para que esse acesso ocorra, o deslocamento até o espaço almejado é necessário.

Salgueiro (2001) compreende que a acessibilidade é imprescindível na determinação da localização das atividades econômicas e das residências, sendo que "[...] diferenças na acessibilidade traduzem-se em variações no preço dos terrenos e, portanto, na organização do espaço urbano" (SALGUEIRO, 2001, p. 95). Nessa linha de raciocínio, a referida pesquisadora defende que a acessibilidade

[...] é um **conceito relativo** porque é avaliada em relação a um ponto que não é necessariamente o mesmo para todas as atividades que disputam o território, mas é também um **conceito dinâmico** porque uma boa acessibilidade num momento pode ser anulada pelo aumento do tráfego ou por instalações que provoquem o seu congestionamento, ou ainda por mudança nas tecnologias de transporte (SALGUEIRO, 2001, p. 95, *grifos nossos*).

Miralles-Guasch e Cebollada (2003) compreendem que a acessibilidade é: 1) um direito individual que depende das características pessoais de cada cidadão; 2) uma opção política para as cidades devido ao fato de que a acessibilidade, segundo eles, possibilita a existência da coesão social e territorial dos espaços urbanos; 3) a variável analítica que pode determinar, em muitos casos, a igualdade de oportunidades para os cidadãos terem acesso às diferentes áreas do espaço urbano, sendo, também, um critério que atua diretamente na determinação dos níveis de exclusão social; 4) uma forma dos cidadãos terem acesso ao exercício do direito à cidade. Dessa forma, Miralles-Guasch e Cebollada (2003, p. 14) apresentam uma possível interpretação para o conceito:

Acessibilidade refere-se à facilidade com que cada pessoa pode superar a distância que separa dois lugares e desta forma exercer o seu direito como cidadão. A relativa facilidade para superar a distância é uma variável relacionada com as características físicas de um espaço, as oportunidades para o uso de certas atividades e as características individuais dos cidadãos. Portanto, a acessibilidade, além de uma dimensão territorial, também é uma característica individual em relação ao número de opções que diferentes cidadãos têm para acessarem os lugares e as atividades (*tradução nossa*).¹⁹

Outro elemento destacado pelos autores, também apresentado por Salgueiro (2001), é referente à relatividade da acessibilidade, ou seja, ela não se apresenta de forma homogênea para todos os cidadãos, sendo, portanto, variável a partir de uma gama de fatores:

Em um mesmo espaço, em uma mesma estrutura territorial, a acessibilidade não está uniformemente distribuída para todos os seus habitantes. Cada pessoa ou grupo de indivíduos tem seu âmbito espaço-temporal de acessibilidade definido pela organização territorial que caracteriza sua abrangência espacial, mas também pelos vínculos de relacionamento, de nível de renda, de papéis sociais de gênero, de idade, de origem sociocultural etc. Portanto, não se pode falar da existência de uma acessibilidade genérica para todas as pessoas de uma determinada área (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003, p. 14, *tradução nossa*).²⁰

Buscando apresentar uma síntese dos elementos aqui analisados, concordamos com Pero e Mihessen (2013) que o estudo da mobilidade, que orienta a nossa investigação sobre a fragmentação socioespacial, requer um olhar a partir de aspectos geográficos (temporais e espaciais, sobretudo) e socioeconômicos. Assim, é necessário ultrapassar a visão canônica de que a mobilidade nas cidades contemporâneas deve ser avaliada, planejada e implementada apenas mediante critérios técnicos de engenharia do tráfego. Nessa direção, Pero e Mihessen (2013) defendem que o conceito de mobilidade urbana amplia a visão do transporte urbano para uma abordagem sistêmica e global,

[...] em que os deslocamentos nas cidades dependem das condições técnicas do trânsito (transporte urbano), da organização das atividades nas cidades (estrutura urbana), das práticas diárias dos habitantes (sociedade urbana), da

¹⁹ Tradução nossa de: "*La accesibilidad hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar la distancia es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos. Por lo tanto, la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades*".

²⁰ Tradução nossa de: "*En un mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos sus habitantes. Cada persona o colectivo de individuos tiene su ámbito espaciotemporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial pero también por los vínculos de relación, el nivel de renta, los roles sociales de género, la edad, la procedencia sociocultural, etc. Por tanto, no puede hablarse de la existencia de una accesibilidad genérica para todas las personas de una determinada área*".

qualidade do espaço (paisagem urbana) e das medidas tomadas pelos formuladores de política para conformação das cidades (política urbana) (PERO; MIHESSEN, 2013, p. 26).

3.2. Urbanização, produção do espaço urbano e mobilidade

Os problemas que se intensificam cada vez mais nos espaços urbanos, reveladores de diferentes crises que caracterizam as cidades contemporâneas, levam-nos a buscar as raízes históricas deles mediante análise das dinâmicas, segundo as quais as cidades brasileiras foram estruturadas ao longo das décadas de urbanização. Dessa forma, a crise da mobilidade será discutida, neste subtópico, à luz de dinâmicas e de processos gerais, presentes nas metrópoles e em muitas cidades médias brasileiras e latino-americanas.

Para Barbosa (2014), o primeiro aspecto para a compreensão da crise da mobilidade, que abala o mundo urbano contemporâneo, é a extensão e a rapidez da urbanização brasileira²¹ - uma das mais aceleradas do mundo, ritmo esse não restrito às metrópoles, ocorrendo também nas cidades médias -, sobretudo a partir da segunda metade do século XX. Adotando como critério analítico, no âmbito do processo de urbanização, o aumento da população que vive em cidades, em relação à população total, o autor destaca que, em 1950, a população urbana correspondia a 36% da população total, sendo que, em cinco décadas, o Brasil rapidamente se tornou predominantemente urbano, alcançando, após esse período, uma taxa de 81% de população urbana (BARBOSA, 2014). Em 2010, segundo o último recenseamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 84,35% da população brasileira residia nos espaços urbanos (IBGE, 2010). Todavia, para que possamos compreender os impactos da urbanização brasileira, na mobilidade e na acessibilidade, é necessário compreendê-la para além do aumento da população urbana em relação à total, buscando analisá-la - em termos de condição e de expressão - em associação à (re)estruturação das cidades. Assim, conforme Sposito (1988), é necessário compreender que a urbanização provocou mudanças no papel desempenhado pelas cidades e nas suas estruturas internas, sendo esse segundo elemento o foco da nossa atenção. Assim, é necessário compreender a urbanização brasileira sob a égide do modo capitalista de

²¹ Elias (2018) destaca que a urbanização acelerada não é uma característica apenas do Brasil, sendo ela um indicador comum a todo o Terceiro Mundo. Contudo, consoante a pesquisadora, "é na América Latina onde a urbanização se processa com maior intensidade, graças a sua verdadeira abertura aos reclamos da civilização tecnológica [...]" (ELIAS, 2018, p. 42 e 43). Nesse âmbito de discussão, faz-se necessária a menção ao fato, embora não seja o nosso objetivo desenvolvê-lo, de que, embora, para Elias (2018), a urbanização acelerada seja uma característica dos países da América Latina, "seria um equívoco metodológico pensar que a urbanização não tem especificidades em relação às formações socioespaciais sob os quais ela se processa, revelando-a e a apoiando" (PEREIRA, 2018, p. 43), ou seja, em cada sociedade particular, a produção do espaço urbano e a urbanização apresentam particularidades e especificidades, fato esse que não impede a identificação de características comuns a diferentes países.

produção e as cidades como "[...] formas espaciais produzidas socialmente" (SPOSITO, 1988, p. 58).

Sposito e Góes (2013) desenvolvem uma leitura da urbanização contemporânea, a qual adotamos como ponto inicial e norteador para a nossa discussão: na contemporaneidade, presenciamos a dissolução da cidade compacta - enquanto tecido urbano contínuo - possibilitando, cada vez mais, que ela seja dispersa e submetida às lógicas socioespaciais que impulsionam a segregação e, mais recentemente, a fragmentação. Dessa forma, as dinâmicas contemporâneas de produção do espaço urbano têm contribuído, consoante Sposito (2013), para a exacerbação da expansão territorial urbana, promovendo cidades mais espraiadas, menos densas e que se expandem de forma descontínua, "[...] gerando um mosaico de mesclas entre espaços de concentração e espaços de dispersão" (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 45), sendo que essas dinâmicas nos levam ao processo de urbanização difusa. Segundo as pesquisadoras, há uma pluralidade de expressões e de ideias, algumas delas com estatuto de conceito, que foram e permanecem sendo utilizadas, nos últimos 25 anos, como ferramentas para análise dessa tendência de espraiamento das cidades. Analisá-las de forma pormenorizada extrapolam os nossos objetivos e, a partir disso, optamos pela utilização da expressão supracitada, a qual, segundo Sposito e Góes (2013), é adequada para caracterizar os processos em curso em grande parte das cidades brasileiras, embora a pesquisa desenvolvida por elas em três cidades médias paulistas - Presidente Prudente, São Carlos e Marília - tenha revelado dinâmicas e processos que podem ser estudados à luz do conceito de fragmentação socioespacial. Assim, ampliando o entendimento do processo, a urbanização difusa é elucidativa para a compreensão de duas dinâmicas:

[...] o adjetivo "difusa" ajuda a expressar não apenas a tendência de espraiamento do tecido urbano, mas também a sobreposição e a mescla de usos urbanos e rurais do espaço. Em segundo lugar, pode enunciar a tendência de difusão dos valores urbanos pelo espaço rural, o que inclui as práticas espaciais, antes associadas aos citadinos, presentes de modo cada vez mais importante entre moradores dos espaços rurais (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 57).

Diante disso, torna-se mister discorrer, de forma sucinta, sobre algumas dinâmicas e processos que sustentam o espraiamento das cidades e como eles se articulam aos problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas.

O primeiro processo que destacamos é a periferização do espaço urbano, comum à realidade urbana latino-americana, materializada na tendência, que vigorou durante grande parte do século XX, referente ao afastamento socioespacial dos citadinos de menor poder aquisitivo

(SPOSITO, 2013), sobretudo a partir de 1960 no âmbito das políticas habitacionais de interesse social, cristalizadas na implementação dos conjuntos habitacionais a partir de políticas específicas, como o Programa Minha Casa, Minha Vida, no Brasil. Esse processo de expansão acelerada do tecido urbano não foi acompanhado por uma rede de transportes bem estruturada e integrada, sendo essas redes presentes no centro principal das cidades, o qual, segundo Corrêa (1989), abriga os principais nós das redes de transporte inter-regionais e urbanos. Nesse sentido, Sposito (2010) explica que, no Brasil, a maior parte dos conjuntos habitacionais foi implementada em zonas monofuncionais, com caráter estritamente residencial, não havendo uma efetiva articulação aos centros principais das cidades, que abrigam importantes áreas comerciais, de serviços, de lazer e de serviços públicos. Essa primeira etapa²² do processo de periferização engendrou uma interpretação para o conceito de periferia, que "[...] no caso brasileiro [...] está fortemente associado à presença de favelas e de loteamentos destinados às camadas de baixo poder aquisitivo, mal servidos de infraestruturas e equipamentos urbanos e com dificuldades de acessos aos serviços urbanos, públicos e privados" (SPOSITO, 2010, p. 205). Em associação com esse fato, Barbosa (2015) apresenta, a partir de uma perspectiva na qual o autor associa a mobilidade urbana à metropolização do espaço, a ideia de "desintegração da periferia", a qual supera os impactos negativos concernentes à mobilidade urbana:

A desintegração da periferia diz respeito à precarização das formas de habitação, trabalho e acesso a serviços que acompanha a expansão desmesurada do tecido urbano sob a égide da metropolização corporativa. Isto significa, em palavras mais contundentes, a redução do direito à cidade por parte de homens e mulheres residentes em espaços de urbanização periférica (BARBOSA, 2015, p. 174).

²² Utilizamos a expressão "primeira etapa" para designar a periferização do espaço urbano mediante o afastamento socioespacial das camadas de baixo poder aquisitivo, seja por iniciativa do poder público, em associação às lógicas do capital, mediante as políticas habitacionais de interesse social, seja por iniciativas próprias dos cidadãos, devido, por exemplo, à incapacidade financeira de pagar os altos alugueis da área central. Desse modo, essa primeira etapa que fazemos referência diz respeito à interpretação para o conceito de periferia que foi sendo construído na literatura científica da América Latina desde a década de 1950, sendo a periferia uma área referente ao anel externo à cidade, altamente ocupada, porém sem as infraestruturas, os equipamentos e os serviços urbanos adequados, devendo-se salientar também a inexistência de atendimento de transporte público coletivo adequado, sendo esse fato muito importante para a nossa investigação. Não obstante, na contemporaneidade, é necessário salientar que esse anel externo à cidade se tornou mais dinâmico e complexo. Assim, Sposito e Góes (2013) defendem que o conceito de periferia deve ser tratado no plural: "[...] mais recentemente, há nos arredores da cidade tanto setores residenciais mal dotados de meios de consumo coletivos e com baixo padrão de ocupação urbana, o que sempre se associa com a concepção de periferia na América Latina, como áreas residenciais voltadas aos segmentos de alto poder aquisitivo, como as que analisamos neste livro, pluralizando e diferenciando ainda mais os conteúdos desses espaços" (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 6). Nesse sentido, a "segunda etapa" da periferização abrangeria, dentre outros processos, a produção dos espaços residenciais fechados, destinados à classe média e à elite, sendo esse um processo que, embora contribua com a expansão horizontal urbana acelerada e descontínua, ultrapassa os objetivos da nossa pesquisa, referentes ao foco nos cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos de baixo poder aquisitivo e moradores nos espaços urbanos que materializam a periferização.

Gomide (2006) defende que a desigualdade e a iniquidade são características marcantes do Brasil, as quais são reveladas, dentre outras formas, no acesso iníquo das populações de menor poder aquisitivo aos serviços de transporte coletivo, dificultando, dessa forma, o acesso desses cidadãos às múltiplas áreas das cidades e aos serviços públicos essenciais. Em seu texto, o autor apresenta uma síntese de diferentes pesquisas realizadas no Brasil, atinentes às condições de mobilidade e de acessibilidade das populações de baixo poder aquisitivo, destacando que os diferentes estudos concluíram que, nas grandes metrópoles brasileiras, essas populações, submetidas à vulnerabilidade social, estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, o qual configura-se, a partir da Constituição de 1988, em um serviço essencial. Embora o autor tenha avaliado, especificamente, pesquisas realizadas em metrópoles, nas quais os problemas de mobilidade e de acessibilidades já se encontram enraizados e, portanto, sendo alvo das políticas públicas há décadas, nas cidades médias brasileiras, esses problemas também se estruturam e se consolidam cada vez mais, conforme várias pesquisas revelaram, dentre elas a nossa (ABATE, 2017), na qual estudamos a cidade média paulista de Presidente Prudente. Assim, o autor explica que, nas metrópoles estudadas, a ausência de controle efetivo sobre o uso do solo, não havendo uma vinculação entre essa política e a de mobilidade, permitiu a expansão horizontal urbana acelerada e descontínua, aumentando as distâncias percorridas e os custos para a implementação dos serviços de transporte nas áreas das cidades que materializam o processo de periferização do espaço urbano, nas quais os serviços, segundo as pesquisas revelaram, são deficitários. Esse processo também é discutido por Vasconcellos (2016) que, ao analisar o desenvolvimento urbano, no Brasil, e as políticas de mobilidade urbana, explica:

O processo brasileiro de desenvolvimento urbano, com raras exceções, foi caracterizado pela ocupação desregrada do território. Esta liberdade foi exercida de duas formas: no uso do solo e na localização das atividades. A liberdade no uso do solo decorreu da inexistência ou debilidade das normas urbanísticas, associadas à precariedade da fiscalização e à ausência de punições. A consequência, para a discussão da mobilidade, é que vários usos insalubres ou geradores de tráfego indesejável de veículos foram estabelecidos. A liberdade na localização, associada à falta de alternativa e ao custo do solo, levou à ocupação de áreas inseguras, em topografia inadequada junto a córregos e rios, e de áreas distantes da localização de destinos essenciais, como as áreas com oferta de emprego e serviços públicos, aumentando muito a distância e o tempo de deslocamento. Em várias situações, este tipo de ocupação levou à sobrecarga do sistema viário, prejudicando a circulação de pessoas e de mercadorias (VASCONCELLOS, 2016, p. 74, *grifo nosso*).

Destacamos, dessa forma, um trecho no qual Gomide (2006) apresenta algumas conclusões a partir das pesquisas analisadas, focando nos impactos nos orçamentos familiares²³ daqueles que residem nas periferias onde predominam os estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo e precisam deslocar-se, diariamente, em busca de trabalho ou para a realização dele. É nesse âmbito que Sposito (2010) explica que, a partir da lógica de expansão do tecido urbano, houve uma tendência ao aumento da frequência e da distância dos deslocamentos entre o domicílio e as áreas de trabalho, visto que, devido às políticas conduzidas pelo Estado nas últimas décadas, houve a periferização mais acentuada da habitação que do trabalho.

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer.

Os estudos mostram que mais da metade da população pesquisada tem problemas para procurar emprego em razão da impossibilidade de arcar com as tarifas dos serviços ("é caro procurar trabalho"), o que contribui para o desemprego por desalento (ITRANS, 2004). Já para os que estão empregados, os deslocamentos cotidianos para os locais de trabalho estão significando um peso cada vez maior nos exíguos orçamentos familiares. Lembre-se que o vale-transporte, o principal mecanismo de subsídio ao usuário, é restrito ao trabalhador formal e, por conseguinte, não beneficia os trabalhadores informais de baixa renda e os desempregados (GOMIDE, 2006, p. 244).

Carvalho, em seu trabalho publicado em 2015, faz uma análise que complementa e se articula ao debate que estamos conduzindo, destacando a dissociação entre a expansão horizontal urbana acelerada e descontínua e a implementação de uma rede de transportes adequada, destacando algumas medidas necessárias no âmbito das políticas de mobilidade e de acessibilidade. Assim, esse é mais um trabalho, além daqueles que foram mencionados, que reforça o nosso posicionamento, que já apresentamos em Abate (2017), de que quando a política habitacional e a política de mobilidade urbana não caminham lado a lado, há o estabelecimento ou a intensificação da segregação socioespacial e, mais recentemente, a gênese do processo de fragmentação socioespacial.

Muitos dos problemas urbanos vividos pela população brasileira hoje em dia são resultado desse forte e rápido crescimento das cidades, ocorrido após o início do processo de industrialização brasileira, sem que houvesse investimentos correspondentes na rede de infraestrutura urbana, formando-se

²³ O impacto negativo dos deslocamentos nos orçamentos familiares, sobretudo daqueles referentes às camadas de baixo poder aquisitivo, foi comprovado, em 2019, pelo IBGE. A partir de dados coletados e analisados em 2018 e em 2019, o instituto revelou que, pela primeira vez no Brasil, os gastos com transporte superam aqueles com alimentação, sendo resultado da falta de políticas públicas efetivas de mobilidade urbana (MIRANDA, 2019).

grandes passivos nessa área. **Os sistemas de transporte urbano são um exemplo claro desse descompasso entre crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimentos em infraestrutura de transporte de massa e não motorizado [...].**

Outro aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade é a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres [...]. Os passivos acumulados na rede de infraestrutura urbana e as iniquidades observadas na ocupação das cidades trazem grandes desafios para os dirigentes públicos. **Em termos de reordenamento territorial urbano, o desafio é estabelecer políticas de aproximação da população mais pobre às áreas de maior dinamismo econômico-social, ou no sentido inverso, promover maior desenvolvimento às áreas mais carentes dos aglomerados urbanos.** Isso permitirá reduzir a necessidade de realização de grandes deslocamentos por parte dessa população [...]. Por outro lado, **também se torna uma necessidade a integração da camada da população excluída às oportunidades urbanas pela oferta de transporte público de qualidade, com a adoção de um programa permanente de investimento em infraestrutura de transporte de massa e transporte não motorizado, priorizando os corredores de transporte e as áreas periféricas de maior concentração da população urbana** (CARVALHO, 2015, p. 274 e 275, *grifos nossos*).

Segundo Melazzo (2015), a análise da produção das cidades brasileiras necessita, além dos debates que estamos conduzindo, de uma leitura do processo pela lente do mercado imobiliário. Por essa via, é possível identificar que:

São cada vez mais seletivos os vetores de expansão territorial, as mudanças nas localizações residenciais de grupos sociais, os diferentes produtos imobiliários que segmentam o mercado de terras e, mais recentemente, a constituição paulatina de novas centralidades intraurbanas. Chama a atenção, porém, o controle cada vez mais extenso sobre estoques de terrenos e os movimentos de seus preços ao longo do tempo (MELAZZO, 2015, p. 377).

Dessa forma, embora não seja o nosso intuito o aprofundamento dessa perspectiva, é necessário reconhecer e salientar que a expansão horizontal urbana, executada de forma demasiada e descontínua, também possui na ação dos agentes imobiliários e do capital incorporador uma lógica de atuação, revelando a dinâmica da produção de vazios urbanos no âmbito das práticas especulativas.

Apresentamos, neste momento, outro processo, característico das cidades contemporâneas, que, devido à ineficiência do sistema de transporte coletivo que atende às periferias ocupadas, prevalentemente, pelos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, possibilita que a plenitude da cidade não seja acessível a essa parcela da população, numa evidência da seletividade do direito à cidade: a policentralidade.

Côrrea (1989) explica que, a partir do século XX, o processo de centralização, assim como a maneira pela qual ela se manifesta no espaço urbano por meio da área central, entendida por ele como forma espacial, ganharam notoriedade nos estudos urbanos devido, principalmente, à magnitude desse processo e de sua forma espacial, sendo ambos, consoante Corrêa (1989), produtos do capitalismo. De fato, como consequência disso, Pereira (2014) destaca que, no âmbito da Geografia Urbana, é vasta a bibliografia acerca do(s) centro(s) das cidades e sobre a gênese de centralidades nos espaços urbanos. Dessa forma, apresentaremos, apenas, alguns elementos que auxiliarão na compreensão da relação entre a policentralidade urbana e os impactos na mobilidade e na acessibilidade.

Iniciamos a discussão por meio da distinção e da relação entre centro(s)²⁴ e centralidade(s), devido à frequente abordagem desta como sendo um lugar. Sposito (2013, p. 73) explica que a centralidade se refere à "[...] condição e [à] expressão de central que uma área pode exercer e representar", não sendo, pois, concreta. Assim, Sposito (2010) e Pereira (2014) explicam que, embora, dialeticamente, centro e centralidade sejam, diretamente, relacionados, temos dois conceitos distintos. Nesse sentido, Sposito (2010) explica que a centralidade pode ser compreendida como processo, ao passo que o centro é a expressão territorial dele. No âmbito da centralidade, destacamos, ainda, a importante perspectiva explicada por Whitacker (2003, p. 128):

[...] devemos ressaltar que **não existe cidade sem centralidade**, por isso se compreende que a única categoria que pode ser utilizada para definir a cidade em todos os tempos é o centro. Mas **deve-se procurar compreender o conteúdo da centralidade nos diferentes momentos históricos e recortes empreendidos para sua apreensão**, na perspectiva de se entender como ela se realiza no âmbito de diferentes formações sociais (*grifos nossos*).

Sposito (2010) avança na discussão sobre o centro, destacando que é possível pensá-lo como forma principal da urbanidade, assim como associá-lo à ideia de pertencimento. Nesse âmbito de discussão, ela explica que a centralização se manifesta para além da concentração de atividades comerciais e de serviços; temos, então, a noção do lúdico. Assim, a cidade "é o espaço do exercício e da representação do poder e da cultura de uma sociedade. O centro é, pois, o espaço de excelência e a expressão dessa concentração; ele é o ponto de integração geográfica e social" (SPOSITO, 2010, p. 201).

²⁴ Na literatura especializada, o centro pode possuir as adjetivações *tradicional*, *principal* e *histórico*. Embora adentrar a esse debate não seja necessário para o nosso propósito, julgamos pertinente apresentar, por intermédio desta nota, a possibilidade de utilização dessa tríade terminológica.

No âmbito da expansão territorial urbana, Pereira (2014) explica que temos a redefinição da centralidade no espaço urbano, dinâmica essa que contribui, segundo ele, para o processo de reestruturação das cidades, ou seja, "[...] o surgimento de novas áreas de concentração de comércio e serviços [...] acabam por alterar as lógicas de estruturação das cidades que até então estavam postas" (PEREIRA, 2014, p. 126). Sposito (2010) ressalta, ademais, uma dinâmica inserida nesse contexto de redefinição da centralidade urbana, argumentando ainda que as novas lógicas de concentração dos equipamentos de bens e de serviços "[...] provoca uma redefinição do centro, da periferia e da relação centro-periferia" (SPOSITO, 2010, p. 199).

A expressão multicentralidade, segundo Sposito (2010), aplica-se às cidades em que constatamos a existência de mais de um centro, "influenciando a perda relativa do peso e da importância do centro 'principal' em estruturas espaciais tipicamente monocêntricas até então" (SPOSITO, 2013, p. 75). Assim, a referida pesquisadora destaca, no âmbito da multicentralidade: a) a gênese de subcentros e de eixos de comércio e de serviços especializados fora do centro tradicional; b) a implantação de galerias comerciais, seja no centro, reafirmando-o, ou fora dele; c) o crescimento de atividades comerciais e de serviços em áreas pericentrais, as quais, no pretérito, eram, estritamente, residenciais. Temos, então, a consolidação de "áreas centrais", mesmo que o centro principal permaneça exercendo centralidade. Assim, "o prefixo multi, de origem latina, é tomado no sentido de muitos" (SPOSITO, 2013, p. 75).

Concernente à policentralidade, destacamos a concepção²⁵ que adotamos como norteadora, partindo do pressuposto de que não são todas que podem ser associadas à discussão aqui tecida - associação com a mobilidade urbana - e partindo, também, dos seus diferentes entendimentos, no plano geográfico, não havendo, pois, consenso, conforme explica Ferreira (2018). Assim, a nossa concepção é a da policentralidade nos espaços urbanos, especificamente a policentralidade que se estabelece nas cidades médias.

Cada centro apresenta características próprias, segundo Sposito (2010), como nível de especialização, permitindo que as zonas rivalizem entre si "[...] na medida em que cada uma delas tenta ampliar a sua capacidade de atração" (SPOSITO, 2010, p. 205). Temos, então, a noção de policentralidade, oriunda dessa competição de interesses. "Se constatamos diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, estamos em face de uma policentralidade" (SPOSITO, 2010, p. 205, *sublinhado da autora*). Ampliando essa discussão, em outro trabalho

²⁵ A policentralidade na escala da rede urbana, por exemplo, conforme discussão realizada por Ferreira (2018), é uma concepção que não se aplica ao debate que está sendo tecido.

(SPOSITO, 2013), a pesquisadora destaca que adota a expressão policentralidade para tratar de dinâmicas mais recentes, referentes ao surgimento de grandes superfícies comerciais e de serviços, as quais redefinem, de forma profunda, a estrutura espacial das cidades. Assim, no que tange à policentralidade, a pesquisadora destaca, principalmente, a gênese de hipermercados modernos, pertencentes aos grandes grupos do setor, os *shopping centers* e "centros especializados de grande porte (de negócios, de serviços médico-hospitalares, de feiras, de festas etc.)" (SPOSITO, 2013, p. 75). Assim, justifica-se "[...] o prefixo grego 'poli', que significa muitos, mas no sentido de diversos ou diferentes entre si" (SPOSITO, 2013, p. 76).

Nas cidades contemporâneas, "[...] a dispersão do tecido urbano, pela combinação de novas áreas residenciais para todos os padrões com superfícies comerciais, nos anéis em que antes predominava a 'periferia' dos mais pobres, amplia as distâncias que todos têm de percorrer nas cidades" (SPOSITO, 2013, p. 78), ou seja, "[...] à descontinuidade expressa pela nova lógica residencial associaram-se novas formas de descontinuidade do tecido urbano, produzidas pelas novas formas de distribuição comercial e de serviços" (SPOSITO, 2010, p. 212). É nessa direção que a policentralidade impacta na mobilidade dos cidadãos de baixo poder aquisitivo que habitam as periferias: se as novas áreas comerciais e de serviços estão situadas cada vez mais distantes, em áreas descontínuas ao tecido urbano consolidado, o tempo e o espaço consumidos pelos cidadãos para terem acesso a elas também aumentam. Assim, a possibilidade de frequentar e de consumir nesses espaços é seletiva, sendo possível, sobretudo, àqueles que possuem veículos particulares. Os cidadãos de baixo poder aquisitivo e residentes na periferia, muitas vezes, têm as suas práticas espaciais de consumo restritas ao comércio de vizinhança - de caráter informal e sendo oferecido nas residências -, nos subcentros ou no centro principal das cidades, devido à organização das linhas que sustentam o transporte coletivo, que são, nas cidades brasileiras, essencialmente radiais, conduzindo ao centro da cidade. Por possuírem "[...] dificuldades para viver e se movimentar na cidade policêntrica" (SPOSITO, 2013, p. 79), ficam restritos, muitas vezes, à vivência da cidade monocêntrica e multicêntrica (SPOSITO, 2013), sendo esse fenômeno, além de propiciado pela dificuldade de deslocamento, e, portanto, caracterizador de um problema de mobilidade e de acessibilidade para esses cidadãos, revelador de um processo complexo de segregação socioespacial, visto que ele, embora tratado historicamente a partir do uso residencial do espaço urbano, pode ser ampliado e tratado nas relações com o centro e a centralidade (SPOSITO, 2013). Mais recentemente, as relações entre centro, centralidade e mobilidade podem ser estudadas à luz do processo de fragmentação socioespacial, consoante apresentaremos de forma mais aprofundada no subtópico que analisaremos, conceitualmente, a passagem da segregação socioespacial à lógica socioespacial fragmentária.

3.3. O modelo de mobilidade no Brasil e o novo horizonte possível e desejável: a soberania do automóvel, a motocicleta como novo símbolo de progresso e de liberdade e a relevância do transporte público

Vasconcellos (2013, p. 13)²⁶ defende que "uma das discussões mais importantes sobre a vida nas cidades dos países em desenvolvimento é aquela relativa ao transporte cotidiano de pessoas". Partindo de uma análise das políticas de transporte no Brasil, o referido pesquisador realiza uma discussão sobre o modelo de mobilidade que foi construído no Brasil, o qual se revela como iníquo e excludente, sendo, pois, altamente prejudicial à maioria da população, sobretudo para os cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos de baixo poder aquisitivo.

Para o entendimento das condições atuais de mobilidade de pessoas e de mercadorias, Vasconcellos (2013) explica que é necessário buscar as raízes históricas delas, mediante a compreensão das várias políticas públicas que foram paulatinamente defendidas e implementadas a partir de 1930, no Brasil. Um primeiro elemento que merece destaque é a opção pelas rodovias e o abandono das ferrovias e dos bondes, a partir de 1930. No início dessa década, consoante Vasconcellos (2013), adotando o trabalho de Barat (1986) como referência, no tocante à infraestrutura de circulação, o país possuía 32.478 km de ferrovias e apenas 830 km de rodovias pavimentadas interestaduais. O autor explica que, nesse período, a mobilidade interurbana era limitada e começou um processo de pressão por melhorias devido à industrialização do país, que necessitava que a circulação de matérias-primas e de bens fossem realizadas de forma eficiente. Como resposta, em 1937 foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), sendo ele a primeira estrutura administrativa e técnica do setor de transportes no Brasil, que passou a coordenar o grande investimento rodoviário e a modernização do setor. Assim, em 1945, o DNER foi elevado à categoria de autarquia, passando a coordenar e a supervisionar a construção e a conservação das estradas, além de atuar no âmbito da integração dos planos rodoviários realizados nas instâncias federal, estadual e municipal (VASCONCELLOS, 2013). Nesse sentido, "a consolidação do modelo rodoviário pode ser creditada à criação do Plano Rodoviário Nacional, em 1944, e do Fundo de Reserva Nacional (FRN), que passou a destinar 40% de seus recursos ao DNER" (VASCONCELLOS, 2013, p. 29). Complementando a sua análise, o autor ainda acrescenta que:

Em consequência dos investimentos, a rede rodoviária brasileira experimentou um crescimento exponencial: entre 1950 e 1975, a extensão das redes federais e estaduais passou de 3 mil km para 65 mil km, e o volume de mercadorias transportadas em rodovias foi multiplicado por 20 [...]. Entre 1950 e 1980, a

²⁶ Página 13 da apresentação do livro. Após a finalização dessa parte, o autor inicia, a partir do primeiro capítulo, outra paginação.

frota de automóveis e veículos comerciais leves passou de 200 mil a 9,2 milhões, ao passo que a frota de caminhões passou de 140 mil a 968 mil (VASCONCELLOS, 2013, p. 29).

Em decorrência desse investimento massivo no modelo rodoviário, houve a reconfiguração do espaço nacional brasileiro, que se tornou acessível (VASCONCELLOS, 2013), sendo as rodovias fundamentais no processo de integração do território brasileiro. Como decorrência dessas mudanças radicais no sistema rodoviário nacional, houve a decadência e a atrofia do sistema ferroviário: "Ao contrário do setor rodoviário, o setor ferroviário não contou com uma fonte segura e permanente de recursos e foi lentamente se tornando dependente de recursos do governo federal, que tinha reduzidas possibilidades de investimento" (VASCONCELLOS, 2013, p. 30). Compreendemos, pois, que a opção pelo modelo rodoviário pode ser entendida como um elemento muito importante e inicial para a construção da mobilidade urbana excludente (VASCONCELLOS, 2013) e precária (SILVA, 2014), sendo essa opção fundamental, num primeiro momento, para o aumento exponencial da frota de automóveis e de caminhões no país, além de ter exercido influência sobre a organização da estrutura viária das cidades, produzida e organizada em prol do automóvel. Segundo Vasconcellos (2013), de 1930 a 1960, dentre outras ações e políticas públicas, a construção da rede rodoviária nacional foi imprescindível no que tange ao fornecimento do suporte estrutural necessário à consolidação do modelo de mobilidade sustentado na utilização do automóvel.

Após essa discussão prévia, porém necessária e articulada às demais que serão realizadas, conduzimos a nossa reflexão para a política de transporte urbano no Brasil, a qual, na visão de Vasconcellos (2013), pode ser compreendida a partir de três pilares: 1) a constituição do sistema de transporte público por ônibus, destinado à circulação urbana e interurbana, que no período de 1940 a 1960 operou, em grande parte, na ilegalidade, sendo que somente a partir das décadas de 1970 e de 1980 esse sistema foi reorganizado e formalizado; 2) a introdução do automóvel mediante a implementação da indústria automobilística no Brasil, a partir da década de 1950²⁷, sendo essa a primeira etapa do processo de motorização privada da sociedade brasileira; 3) a inserção da motocicleta na década de 1990, "[...] por meio da organização de uma indústria brasileira, com direito a subsídios no processo de produção e venda" (VASCONCELLOS, 2013,

²⁷ Sobre a implementação da indústria automobilística no Brasil e a opção pelo modelo rodoviário, Ludd (2005b, p. 25) destaca: "Henri Ford, decidindo abrir a sua empresa no Brasil em 1919, afirma que o automóvel está destinado a fazer deste país uma grande nação. No Brasil, governar viria a ser sinônimo de abrir estradas. Automóvel - economia - desenvolvimento: o mítico caminho que nos levaria da fome à depressão. Em 1925 é a vez da General Motors abrir sua montadora no Brasil. Mas como se sabe, é no final da década de 1950 que as indústrias automobilísticas multinacionais vieram em peso para o Terceiro Mundo, em busca de mercados não saturados".

p. 235), sendo essa a segunda etapa do processo de criação do transporte individual motorizado no Brasil (VASCONCELLOS, 2013). Iniciaremos a nossa discussão a partir dos pilares dois e três - introdução e consolidação do automóvel e da motocicleta -, reservando a etapa final deste subtópico para a análise sobre o transporte público.

A discussão sobre o automóvel, cuja mobilidade apoiada nele é denominada por Vasconcellos (2013) por protegida e adulada, transcende o Brasil e é anterior ao período no qual ela começou a se desenvolver em nosso país. Em 1961, a jornalista e escritora estadunidense Jane Jacobs, em seu livro seminal "Morte e Vida de Grandes Cidades" (JACOBS, 2011) já assinalava os impactos nocivos do aumento significativo de automóveis nas grandes cidades dos Estados Unidos, defendendo a existência de retroalimentação positiva²⁸ quando se analisa a estruturação das cidades, ou seja, "[...] quanto mais espaço se der aos carros nas cidades, maior se tornará a necessidade do uso dos carros e, conseqüentemente, de ainda mais espaço para eles" (JACOBS, 2011, p. 235). Um exemplo muito claro desse fato, igualmente verdadeiro para a realidade brasileira, que Jacobs (2011) já havia assinalado na década de 1960, diz respeito à cidade de Los Angeles²⁹, no Estado da Califórnia. Segundo a autora, no contexto de elaboração de sua obra, 95% dos deslocamentos urbanos nessa cidade - reconhecida, dentre outros elementos, pelas dificuldades atinentes à mobilidade urbana - eram feitos por automóveis particulares. Conforme amplamente difundida na literatura científica e na mídia, todos os anos Los Angeles está no rol das cidades com os maiores problemas de mobilidade urbana, mesmo possuindo grande número de vias expressas e, como consequência, número elevado de veículos.

Outro argumento também defendido por Jacobs (2011), que é relevante para a discussão e pode ser verificado em muitas metrópoles e cidades médias brasileiras, é que "[...] o aumento da facilidade de acesso com carro é *sempre* acompanhado de uma queda no serviço de transporte público" (JACOBS, 2011, p. 236, *destaque da autora*), ou seja, a ampliação da estrutura viária das cidades, como decorrência da sua expansão horizontal urbana e descontínua, por exemplo, dificulta o oferecimento do transporte público devido à necessidade de adequação constante dos itinerários, do número de veículos em operação e da quantidade de trabalhadores, tornando,

²⁸ "A erosão das cidades pelos automóveis é um exemplo do que é conhecido como 'retroalimentação positiva'. Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, *ad infinitum*. É mais ou menos como adquirir um vício pelo hábito" (JACOBS, 2011, p. 235).

²⁹ Jacobs (2011) apresenta um exemplo extraído de um texto jornalístico de como a cidade de Los Angeles já era caótica, em termos de mobilidade urbana, na década de 1960: "Como escreveu Harrison Salisbury no *New York Times*: É comum o trânsito das vias expressas de Los Angeles parar por causa de acidentes. O problema é tão crônico, que os técnicos têm sugerido que os carros imobilizados sejam retirados com helicóptero. A verdade é que uma charrete a cavalo conseguia atravessar Los Angeles quase tão rápido em 1900 quanto um automóvel atualmente, às cinco horas da tarde" (JACOBS, 2011, p. 237).

assim, o serviço, que é operado por empresas privadas, no Brasil, mais caro, sendo os gastos excedentes transferidos para os passageiros, fatos esses que podem representar uma queda no serviço em termos de abrangência no oferecimento do transporte público e também uma diminuição de sua utilização por parte dos cidadãos. Além disso, essa relação é explicada por Jacobs (2011, p. 236) da seguinte forma: "Rápida ou lentamente, a maior facilidade de acesso com carro é inexoravelmente acompanhada tanto de menor disponibilidade e eficiência do transporte público quanto do escasseamento e da dispersão de usos e, em decorrência disso, da maior necessidade de carros".

Dentre outros elementos que podem ser extraídos dessa obra, ressaltamos, além dos dois supracitados, a posição da autora que contribui para a desconstrução de um mito, concernente à culpabilização dos automóveis pelos problemas de mobilidade que afligem as grandes e as médias cidades, sobretudo dos países em desenvolvimento. Na perspectiva de Jacobs (2011), o automóvel não é a causa, mas a consequência da forma pela qual as nossas cidades são produzidas, resultando em "[...] uma cidade que não é mais fácil de usar e não facilita a locomoção, mas, ao contrário, é mais dispersa, mais incômoda, provoca desperdício de tempo, encarece e dificulta a combinação de usos" (JACOBS, 2011, p. 238). Aprofundando no seu ponto de vista, ela acrescenta:

Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades e pelos insucessos e pela inutilidade do planejamento urbano. Mas **os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma de nossa incompetência no desenvolvimento urbano**. Claro que os planejadores, inclusive os engenheiros de tráfego, que dispõem de fabulosas somas em dinheiro e poderes ilimitados, não conseguem compatibilizar automóveis e cidades. Eles não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis.

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível (JACOBS, 2011, p. 17, *grifos nossos*).

Qual seria, então, uma perspectiva possível para a superação dessa lógica que foi apoiada pelas políticas públicas no Brasil - a mobilidade pensada, exclusivamente, para a circulação por meio do automóvel - e, conseqüentemente, atenuar a problemática da mobilidade urbana? Na visão de Jacobs (2011), é necessário criar uma pressão sobre os automóveis, com foco nas

condições necessárias para a sua utilização, a qual poderia reduzir o número de carros que circula pelas cidades e incentivar a utilização, por exemplo, do transporte público:

Ocorre uma pressão sobre os automóveis quando se criam condições *menos* favoráveis a eles. A pressão como um processo constante, gradual (coisa que não existe atualmente), provocaria um decréscimo constante do número de pessoas que usam automóveis particulares na cidade. Se executada corretamente – como um fator de estímulo à diversidade e de intensificação do uso urbano –, a pressão diminuiria a necessidade de carros simultaneamente à redução das condições favoráveis a eles, tanto quanto, no caso reverso, a erosão aumenta a necessidade de carros simultaneamente ao aumento das condições favoráveis a eles.

Na vida real, que é bem diferente da vida nas cidades imaginárias, a redução dos automóveis pelas cidades talvez seja a única maneira de reduzir o número total de veículos. É, provavelmente, a única maneira realista de estimular melhor o transporte público e, ao mesmo tempo, promover e prover um uso urbano com maior intensidade e vitalidade (JACOBS, 2011, p. 242 e 243, *destaque da autora*).

Embora concordemos com Jacobs (2011) que o automóvel, por si só, não deve ser responsabilizado pela crise da mobilidade urbana que atinge, em diferentes graus de intensidade, a maioria das cidades brasileiras, sobretudo as metrópoles e as cidades médias, é necessário ressaltar a perversidade desse meio de locomoção e os impactos negativos dele decorrentes, além dos elementos que o fazem soberano. Dentre a vasta bibliografia que já discutiu esse tema e poderia ser adotada como referência para a discussão, optamos por atrelar às perspectivas de Vasconcellos (2000, 2013), três textos relevantes, que integram a coletânea presente no livro "Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído" (LUDD, 2005a), cujo título contém indicativos claros de que o objetivo do livro é apresentar uma discussão radical sobre o automóvel e aspectos relevantes do movimento anticarro que assume cada vez mais notoriedade no âmbito dos movimentos sociais que lutam por sustentabilidade e por equidade nos deslocamentos urbanos e interurbanos, ou seja, por maneiras outras, no âmbito de condução das políticas públicas de mobilidade, para além da ditadura do automóvel.

Ludd³⁰ (2005b) inicia a sua discussão sobre o automóvel destacando que o Brasil é internacionalmente reconhecido por ser um país que sempre está posicionado entre aqueles que mais possuem acidentes no trânsito e mortes originárias dele. Esses aspectos também são discutidos por Vasconcellos (2013), sendo que o autor igualmente destaca a insegurança

³⁰ Ned Ludd é o pseudônimo utilizado por Leo Vinicius Maia Liberato para assinar a organização do livro que está sendo utilizado para esta parte da discussão e o seu artigo que também está sendo adotado como referência. Optamos, então, por seguir com a referência a partir do pseudônimo utilizado por ele.

proveniente da utilização das motocicletas, que no caso brasileiro, do mesmo modo, são, ao lado dos automóveis, geradoras de muitos acidentes e mortes:

O aumento acelerado do número de automóveis a partir da organização da indústria automobilística, em 1956, causou um enorme número de feridos e mortos. Dados mais recentes do sistema de informação do Ministério da Saúde, entre 1979 e 2010 (DataSUS apud Instituto Sangari e Waiselfisz, 2012), apontam a morte no trânsito de 939 mil pessoas. Considerando dados históricos das rodovias federais (DNIT, 2012) e o conhecido sub-registro das mortes no trânsito na história do Brasil, **é possível afirmar que no período central considerado neste livro, entre 1960 e 2010, o uso de veículos motorizados, especialmente automóvel e a motocicleta, causou 1,5 milhões de mortes no país.**

Na década de 1990, a liberação e o incentivo ao uso da motocicleta provocou outro impacto trágico, mais rápido e mais letal que o provocado pelo automóvel. Entre 1996 e 2010, os registros do Ministério da Saúde (MS-DataSUS) mostram 73 mil mortes de motociclistas. Na década seguinte, entre 2000 e 2011, foram indenizadas as famílias de 153 mil motociclistas por morte, e por invalidez, 534 mil (Líder Seguradora, 2013b) (VASCONCELLOS, 2013, p. 8, *grifos nossos*).

Segundo informações divulgadas pelo Portal G1 (2019a), de 2009 a 2019, mais de um milhão e seiscentas mil pessoas ficaram feridas como consequência de acidentes de trânsito no Brasil, sendo que a cada uma hora, cinco pessoas morrem como decorrência desses acidentes, segundo o Conselho Federal de Medicina, que utilizou dados provenientes do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde. Segundo o estudo divulgado pelo referido conselho, de 2008 a 2016, 368.821 pessoas perderam a vida nas estradas e nas ruas do país. Em outro material consultado, há o destaque para uma redução de 7% no número de mortes provenientes de acidentes de trânsito no período de 2015 a 2019, havendo uma diminuição, nesse período, de 43 mil para 30 mil mortes, consoante dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DataSUS) (BRASIL/Ministério da Infraestrutura, 2020). Contudo, essa redução ainda é ínfima e a realidade no trânsito brasileiro ainda é devastadora nesse sentido. Um exemplo emblemático ocorrido recentemente diz respeito ao atropelamento e a morte da cicloativista e doutoranda Marina Kohler Harkot, de 28 anos, pesquisadora da Universidade de São Paulo (USP), enquanto se deslocava de bicicleta, em novembro de 2020, pela porção oeste da cidade de São Paulo. Ela possuía a mobilidade urbana como tema de pesquisa, tendo defendido uma dissertação de mestrado sobre essa temática. A referida pesquisadora tinha a bicicleta como principal meio de locomoção e atuou no Conselho Municipal de Transporte e de Trânsito de São Paulo e foi coordenadora da Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) (PORTAL G1, 2020).

Segundo Ludd (2005b), o automóvel é um sistema de locomoção muito representativo do modo capitalista de produção, sendo que, em sua perspectiva analítica, os problemas decorrentes desse modal de deslocamento estão intimamente relacionados à perversidade imposta por esse modo de produção. Dessa forma, um argumento muito importante defendido pelo autor é que não há como questionar o automóvel sem indagar a sociedade, e por conseguinte, o modo capitalista que a rege:

[...] o automóvel, na forma como existe e como o conhecemos, não ganharia existência fora das necessidades, funções e significações sociais próprias da nossa sociedade. Por isso, questionar o automóvel implica, imediata e necessariamente, questionar a própria organização social e as necessidades e funções que lhe são próprias (LUDD, 2005b, p. 30).

No decorrer de seu texto, Ludd (2005b) também destaca alguns elementos que podem ser identificados como propulsores para o modelo de mobilidade em vigência. O autor frisa que o aumento exponencial do número de veículos e da opção pelos deslocamentos por meio dele, não podem ser explicados, exclusivamente, devido à sua funcionalidade enquanto meio de locomoção. Assim, em sua perspectiva, que vai ao encontro daquela defendida por Vasconcellos (2000, 2013), que apresentaremos posteriormente, "[...] historicamente, o automóvel foi ganhando atributos simbólicos bastante claros que fazem dele, hoje, algo muito além de um mero meio de transporte, pondo sua funcionalidade até em segundo plano, se tanto" (LUDD, 2005b, p. 19). Segundo ele, o automóvel propicia, além de signos de liberdade, de maturidade, de *status*, de poder e de virilidade, um símbolo de individualismo da sociedade burguesa capitalista e um símbolo da sociedade de consumo:

A popularização do carro pode ser vista como um símbolo de uma *nova era* : **produção de objetos em massa para consumo em massa, o trabalhador ascendendo subjetivamente à condição de burguês, embora continue sendo objetivamente trabalhador** - ou seja, uma coisa, um ser sem controle da gestão da sua existência e da propriedade -, e à **distinção de classes se sobrepondo uma classe única, a dos consumidores**. Diferentemente das máquinas nas linhas de produção, o carro leva o indivíduo não apenas ao sacrifício do trabalho, mas também à (tentativa de) fuga - o passeio, a diversão. **O automóvel individual permite ao menos a ilusão do controle do próprio destino**. Preso além de tudo pela ilusão, a possibilidade de libertação se distancia, e se distancia quanto mais se pretende que o carro reduza as distâncias, que produza "liberdade" (LUDD, 2005b, p. 19, *grifos nossos*).

Outra perspectiva analítica que optamos por incorporar à discussão é a do filósofo auto-francês André Gorz, cujo texto foi originalmente publicado em 1973. Segundo ele, a

massificação do automóvel e da sua utilização representou a gênese e a reprodução de um comportamento universal burguês (GORZ, 2005), ou seja, segundo ele, a propulsão ao automóvel esteve amparada, inicialmente, numa ideologia, a qual se reproduziu no imaginário dos cidadãos. Nessa direção, ele defende que o automóvel - um objeto que, *a priori*, foi utilizado como um bem de luxo e como forma de estender as diferenças entre as classes sociais à velocidade de circulação, antes a mesma para todos, e aos meios de transporte - foi, paulatinamente, desvalorizado³¹ pela sua difusão, porém, essa desvalorização não representou a perda da sua carga ideológica:

[...] **o mito do prazer e do benefício do carro persiste**, apesar de que se os transportes coletivos fossem generalizados eles demonstrariam sua esmagadora superioridade. A persistência desse mito pode ser explicada facilmente: **a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o hábitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias**. Será preciso uma revolução ideológica ("cultural") para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda) (GORZ, 2005, p. 75, *grifos nossos*).

Gorz (2005) ressalta que a autonomia e a liberdade são elementos fundamentais que contribuem para a perpetuação dessa ideologia do automóvel. Contudo, segundo ele, há um paradoxo muito importante: embora, aparentemente, o automóvel proporcione autonomia e liberdade ilimitadas, permitindo que os cidadãos se desloquem quando e para onde quiserem, na realidade, essa autonomia e liberdade aparentes trazem, em seu âmago, uma dependência radical:

[...] ao contrário do cavaleiro, do charreteiro ou do ciclista, o motorista passaria a depender, para sua alimentação energética, assim como para o menor tipo de reparo, dos negociantes e dos especialistas em carburação, lubrificação, ignição e da troca das peças-padrão. Ao contrário de todos os proprietários anteriores

³¹ Importante frisar que essa desvalorização, atualmente, não pode ser mais constatada, sendo ela, pois, uma conclusão do autor sobre o contexto no qual ele vivenciou, sobretudo a realidade francesa. Assim, em nossa sociedade, segundo Baudrillard (2010), o consumo pode ser analisado como um processo de classificação e de diferenciação social. A partir desse pressuposto, quando um bem de consumo se torna acessível e, portanto, não pode mais ser utilizado como um símbolo de diferenciação, novos produtos são incorporados ao mercado, visando à satisfação desse desejo. Com o automóvel a lógica é a mesma: embora ele tenha se tornado acessível, no caso brasileiro, devido às políticas de financiamento e de redução/corte do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), por exemplo, a indústria automobilística, embora ofereça carros com preços mais acessíveis - os denominados "carros populares" - investe muito em pesquisa, em tecnologia e em inovação, lançando, anualmente, novos modelos de luxo, visando ao público dos estratos socioeconômicos de médio e de alto poder aquisitivo. Atualmente, a grande "onda" dessa indústria é o investimento nos modelos *Sport Utility Vehicle* (SUV), sendo que as campanhas publicitárias buscam, incessantemente, demonstrar que nós necessitamos desse tipo de veículo - e parece que elas estão sendo bem-sucedidas, haja vista que a venda de carros desse segmento cresce exponencialmente a cada ano, no Brasil. Assim, a indústria automobilística realiza aquilo que Baudrillard (2010) já havia revelado em sua obra: na sociedade de consumo, representativa do modo capitalista de produção, produz-se, ao mesmo tempo, os bens e as necessidades, sendo que, atualmente, a diferenciação social por intermédio do automóvel não ocorre mais em função do simples ato de ser possuidor, mas sim a partir do modelo de automóvel que as pessoas possuem.

de meios de locomoção, o relacionamento do motorista viria a ser aquele de *usuário* e *consumidor* - e não de *possuidor* e *dono* - com o veículo do qual, formalmente, ele era proprietário. Em outras palavras, esse veículo obriga o proprietário a consumir e usar uma gama de serviços comerciais e produtos industriais que somente podem ser fornecidos por terceiros. **A autonomia aparente do proprietário de automóvel esconde sua radical dependência** (GORZ, 2005, p. 76, *destaques do autor e grifo nosso*).

Para Gorz (2005), é importante ressaltar, ademais, a vinculação entre o mito do automóvel e a estruturação das cidades. Assim, segundo o filósofo, conforme já mencionamos anteriormente, um dos argumentos-chave utilizado pela indústria automobilística para incentivar a compra massiva de automóveis pela classe trabalhadora, e não apenas pelos estratos socioeconômicos de alto poder aquisitivo, foi a possibilidade de ter acesso a um bem e a uma velocidade de circulação antes acessíveis apenas à elite: "De agora em diante você também terá o privilégio de se deslocar, como os senhores e burgueses, mais rápido que os demais. Na sociedade do automóvel, o privilégio da elite está a seu alcance" (GORZ, 2005, p. 76). Esse argumento tornou-se uma falácia, haja vista que "[...] quando todos reivindicam o direito de circular na velocidade privilegiada da burguesia, tudo para, e a velocidade do tráfego urbano cai vertiginosamente" (GORZ, 2005, p. 77). É a partir desse aspecto que o autor aborda a vinculação entre a estruturação das cidades, o mito do automóvel e os problemas de mobilidade urbana, destacando que as cidades foram moldadas pelo e para o automóvel, ou seja, além da produção do espaço urbano para a sua circulação, como forma de incentivo à compra, a multiplicação de vias e de rodovias como forma de resolução para o trânsito caótico é uma realidade de muitas cidades de diferentes latitudes e longitudes (GORZ, 2005). Porém, como já destacamos a partir da contribuição de Jacobs (2001), a ampliação de vias para os automóveis apenas contribui para que mais carros circulem cotidianamente. É, pois, um círculo vicioso, que, em conjunto com a expansão horizontal urbana intensa e descontínua, impacta, decisivamente, no cotidiano urbano:

[...] as pessoas não podem se deslocar facilmente porque estão longe de tudo. Para construir espaços para os carros, as distâncias foram multiplicadas: as pessoas vivem longe de seu trabalho, longe da escola, longe do supermercado - o que requer então um segundo carro para que a "dona-de-casa" possa fazer as compras e levar os filhos à escola. Passeios? Fora de questão. Amigos? Há os vizinhos... e só. No final das contas, o carro desperdiça mais tempo do que economiza e cria mais distâncias do que supera (GORZ, 2005, p. 78).

Na perspectiva do autor, os carros "assassinaram" a cidade, porque tornaram-na inabitável, sobretudo as grandes cidades. "Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfíxiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém quer mais sair de tardinha" (GORZ,

2005, p. 79). Não obstante, segundo ele, ninguém tem opção: ter um carro tornou-se necessário, porque as cidades foram moldadas para ele e, sendo assim, ter acesso à amplitude dos espaços urbanos requer, na maioria das vezes, o deslocamento por meio dele³². Ou seja, "[...] de um objeto de luxo e de fonte de privilégio, o carro transformou-se assim numa necessidade vital" (GORZ, 2005, p. 79), fato esse que comprova o triunfo da indústria automobilística. Após "assassinar" a cidade, defende o autor, o carro "assassinou" o próprio carro, pois a promessa de circulação irrestrita e rápida, amparada na autonomia e na liberdade, não se concretizou: "[...] o carro acabou por se transformar no mais servil, incerto, imprevisível e incômodo de todos os veículos: mesmo se reserva uma extravagante quantidade de tempo, você nunca sabe quando os engarrafamentos o deixarão chegar lá" (GORZ, 2005, p. 80). Apesar desse fato, constatado em diferentes cidades do mundo, não só nos países pertencentes à periferia do capitalismo, o autor destaca que a indústria automobilística "pensou em tudo", ou seja, embora os problemas no que tange à circulação por automóvel tenham se tornado conhecidos e, de certo modo, combatidos, essa indústria conseguiu defender os seus interesses a partir do apoio do Estado, que, no caso brasileiro, conforme já apresentamos no início deste subtópico e também discutiremos na sequência, optou pelo modelo rodoviário e não investiu satisfatoriamente em outros modais de deslocamento, como o transporte público, ou em condições favoráveis ao deslocamento por bicicletas ou a pé.

A partir de todos os argumentos desenvolvidos pelo autor, ele salienta que a alternativa ao automóvel terá de ser global, ou seja, é necessária uma nova condução nos rumos que orientam a produção do espaço urbano e as lógicas da urbanização contemporânea. Nesse sentido, segundo ele, oferecer transporte público de qualidade não será suficiente para que as pessoas optem por não utilizar de forma demasiada o automóvel: "[...] *é preciso que possam dispensar por completo o transporte* por se sentirem em casa nos seus bairros, nas suas comunidades, nas suas cidades, construídos em escala humana, e por *terem prazer em andar do trabalho para casa a pé* ou se preciso for, de bicicleta" (GORZ, 2005, p. 81, *destaques do autor*). Reconhecemos, a partir da visão desse filósofo, pontos de conexão entre o seu pensamento e as propostas do arquiteto Jan Gehl, sobretudo em sua obra "Cidades para Pessoas" (GEHL, 2015), cujo título resume de forma simples e direta a forma pela qual as políticas de planejamento urbano devem ser conduzidas. De fato, Gehl (2015) defende que a dimensão humana tem sido esquecida, negligenciada e progressivamente eliminada: "Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais

³² Conforme discutiremos na sequência, embora o deslocamento por automóvel seja o mais relevante, a circulação mediante a utilização de motocicletas assumiu grande relevância.

força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis" (GEHL, 2015, p. 3). Nessa direção, para o autor, quando o tráfego motorizado não é prioridade, a essência da cidade - ponto de encontro e de conexão entre as pessoas - é possibilitada e ocorre em equilíbrio. Cidades para as pessoas, e não para os automóveis, é o caminho que Gehl (2015) defende:

Os pontos centrais são respeito pelas pessoas, dignidade, entusiasmo pela vida e pela cidade como lugar de encontro. Nesses quesitos, não existem grandes diferenças entre os sonhos e desejos das pessoas nas várias partes do mundo. Os métodos para tratar essas questões também são surpreendentemente similares, porque tudo se resume às pessoas, que têm os mesmos pontos básicos de partida. Todas as pessoas têm em comum os aparelhos locomotor e sensorial, opções de movimento e padrões básicos de comportamento. Em mais larga medida do que conhecemos hoje, no futuro o planejamento urbano deve começar com as pessoas. **É barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas - bem como é uma política óbvia para atender aos desafios do século XXI. Já está mais do que na hora de redescobrirmos a dimensão humana no planejamento urbano - no mundo todo** (GEHL, 2015, p. 229, *grifos nossos*).

Finalizando o seu texto, Gorz (2005) apresenta outros elementos para a compreensão das raízes históricas que explicam os problemas de mobilidade urbana nas cidades produzidas em prol do automóvel, numa clara associação entre esses problemas e a forma pela qual as cidades foram - e permanecem sendo - paulatinamente estruturadas:

[...] nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte-o sempre ao problema da cidade, da divisão social do trabalho e à compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para "habitar", um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. **A maneira que o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas** que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias bem separadas de modo que em cada uma você seja um consumidor passivo à mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade (GORZ, 2005, p. 82, *grifos nossos*).

O terceiro texto escolhido para subsidiar a nossa discussão é um clássico do físico, filósofo e teólogo austríaco Ivan Illich, intitulado "Energia e Equidade" (ILLICH, 2005) e publicado, originalmente, em 1974. Dentre os vários elementos analisados pelo autor, no início de seu texto, a ênfase recai sobre os impactos negativos que o automóvel propicia em termos ambientais. Assim, ele destaca a utilização desenfreada de um recurso natural, o petróleo, para a produção incessante de combustível, que poderia comprometer a sua utilização, por causa do

esgotamento, pelas gerações futuras, além de argumentar que o combustível originário do petróleo é altamente poluidor do ar. Esse aspecto também é frisado por Vasconcellos (2013). Segundo ele, o transporte individual, sobretudo mediante a utilização do automóvel, é altamente poluidor, sendo esse um argumento utilizado por ele para defender o uso do transporte público: "[...] as viagens no transporte coletivo consomem menos energia e emitem menos poluentes que as viagens no transporte individual" (VASCONCELLOS, 2013, p. 3). Assim, a poluição, ao lado dos acidentes, das mortes e do congestionamento, representa um dos pilares estruturantes da perversidade do transporte individual motorizado, sobretudo o automóvel, sobre as nossas cidades e, principalmente, sobre a saúde dos cidadãos. Num trabalho anterior, o pesquisador já havia destacado a existência de uma iniquidade ambiental, "[...] na medida em que uma minoria produz a maior parte da poluição, que afetará a todos" (VASCONCELLOS, 2000, p. 46). Sobre a poluição devido à queima de combustível de origem fóssil, o autor ainda argumenta que:

[...] Os **impactos da poluição atmosférica** estão se tornando problemáticos, especialmente nas grandes cidades, com um **futuro previsivelmente pessimista**, seja em função do crescimento populacional, seja devido ao crescimento do transporte motorizado [...]. As cidades diferem tanto no tocante à natureza da poluição atmosférica, quanto ao excesso de poluição, em função das características das fontes poluidoras e do combustível utilizado. Entretanto, elas apresentam uma **tendência comum de agravamento da situação**. **A primeira conclusão importante com relação à poluição atmosférica é que ela afeta a todos, independente da condição social e econômica. Entretanto, a fonte de poluição é localizada: a maior parte da poluição é produzida pelos veículos a motor e, dentre eles, os automóveis constituem a fonte principal** (VASCONCELLOS, 2000, p. 39, *grifos nossos*).

Para Illich (2005), a partir do momento que a sociedade se vê obrigada a utilizar a locomoção motorizada para as viagens ocasionais e para os deslocamentos cotidianos, torna-se evidente a "[...] contradição entre justiça social e energia motorizada, isto é, entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota. A dependência, em relação ao motor, nega a uma coletividade exatamente aqueles valores em que se considerariam implícitos ao melhoramento da circulação" (ILLICH, 2005, p. 43). Nesse sentido, na perspectiva do filósofo, a necessidade de utilizar o transporte motorizado, sobretudo o automóvel, além de corroer a liberdade³³ individual, impede que a circulação seja feita por meio de outros modais de deslocamento, como a partir do caminhar e mediante a utilização da bicicleta, cuja utilização ele defende, que contribuiriam para o melhoramento da circulação. Além disso, na perspectiva do autor, o automóvel é um meio de estratificação social e de ampliação da desigualdade:

³³ Além da corrosão da liberdade, o automóvel propicia, segundo Illich (2005, p. 44), o aprisionamento: a partir do momento que somos dependentes do automóvel, "[...] as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho".

Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocar-te, és um excluído, porque desde meio século atrás, o veículo se converteu em símbolo de seleção social e em condição para a participação na vida nacional. Onde quer que a indústria de transporte tenha possibilitado a seus passageiros ultrapassar uma barreira crítica de velocidade, inevitavelmente ela estabelece novos privilégios para a minoria e agonia à maioria (ILLICH, 2005, p. 52).

No decorrer de sua reflexão, o autor ainda destaca a existência da desigualdade e da iniquidade no âmbito da acessibilidade, propiciada pela motorização: "[...] a máquina é uma contribuição positiva, quando seu emprego leva à expansão do raio de circulação *para todos*, multiplicando os destinos finais [...]" (ILLICH, 2005, p. 55, *destaque nosso*). Porém, como todos sabemos, o automóvel, a motocicleta e, em muitos casos, o transporte público - devido às tarifas elevadas que comprometem fatias cada vez maiores do orçamento familiar - não são acessíveis a todos, fato esse que configura uma iniquidade de acessibilidade³⁴, ou seja, a "[...] acessibilidade é distribuída de forma altamente desigual entre as pessoas" (VASCONCELLOS, 2000, p. 43). Nesse caminho, na visão de Vasconcellos (2000, p. 43), que também comunga da perspectiva de Illich (2005),

As diferenças sociais e econômicas são reforçadas quando as pessoas tornam-se "prisioneiras" da indústria do transporte. O transporte mecanizado permite à pessoa aumentar sua velocidade e os destinos que podem ser alcançados; ele aumenta dramaticamente o consumo tanto do espaço quanto dos destinos desejados. Considerando a distribuição desigual de meios de circulação, a capacidade de consumir espaço é altamente desbalanceada a favor daqueles que têm acesso ao transporte particular. Assim, o "monopólio radical do transporte motorizado" criou uma nova forma de iniquidade, dando aos grupos dominantes outros meios para exercer o poder sobre o espaço [...].

O último elemento que destacamos a partir da contribuição de Illich (2005) que, a nosso ver, apresenta-se, em muitos aspectos, como atemporal, é a incapacidade de viver plenamente a cidade quando os cidadãos se deslocam por automóvel: "Quem vai a pé ao trabalho chega a criar para si um ambiente ao longo do seu caminho. Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade de opções: paradas, acessos, contatos" (ILLICH, 2005, p. 44). O autor, desenvolvendo o seu ponto de vista, defende ainda que:

³⁴ Vasconcellos (2000) explica que o uso do espaço de circulação ocorre de forma diferenciada entre as classes e os grupos sociais, sendo que essa diferenciação também está amparada em contrastes políticos, que são mais visíveis, sobretudo, nos países em desenvolvimento. Dessa forma, a iniquidade de acessibilidade "[...] envolve várias outras, referentes ao tempo, à velocidade, ao conforto e à confiabilidade, todos relacionadas às diferenças de uso entre automóveis, transporte público e transporte motorizado" (VASCONCELLOS, 2000, p. 44).

O usuário não pode captar a demência inerente ao sistema de circulação que se baseia principalmente no transporte. Sua percepção da relação do espaço com o tempo foi objeto de uma distorção industrial. Ele perdeu o poder de se conceber como outra coisa que não seja usuário. Intoxicado pelo transporte, perdeu a consciência dos poderes físicos, sociais e psíquicos de que dispõe o ser humano, graças a seus pés. **Esquece que é o homem que cria o território com seu corpo, e assume por território o que não é mais que uma paisagem vista através de uma janela por um ser amarrado ao seu banco. Já não sabe marcar a extensão de seus domínios com a pegada de seus passos, nem encontrar com os vizinhos, caminhando na praça. Já não encontra o outro sem bater o carro, nem chega sem que um motor o arraste. Sua órbita pontual e diária o aliena de qualquer território livre.**

Atravessando-o a pé, o ser humano transforma o espaço geográfico em um lar dominado por ele. Certos limites de energia aplicados ao movimento determinam sua mobilidade e seu poder de domínio. A relação do usuário de transportes com o espaço é determinada por uma potência física alheia a seu ser biológico. **O motor mediatiza sua relação com o meio ambiente e logo o aliena de tal maneira que passa a depender do motor para definir seu poder político. O usuário está condicionado a crer que o motor aumenta a capacidade dos membros de uma sociedade de participar do processo político. Ele perdeu a fé no poder político de caminhar** (ILLICH, 2005, p. 48, *grifos nossos*).

Essa perspectiva de Illich (2005) se associa à ideia de "[...] efeito túnel produzido pelos percursos em automóvel de porta a porta" ³⁵(DUHAU; GIGLIA, 2016, p. 55, *tradução nossa*) e também às perspectivas de: 1) Sennett (2003, p. 17 e 18), para o qual "o espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele[...]. Transformado em um simples corredor, o espaço urbano perde qualquer atrativo para o motorista, que só deseja atravessá-lo". Além disso, o autor destaca que "o viajante [...] vive uma experiência narcótica; o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos" (SENNETT, 2003, p. 18); 2) Santos (2006, p. 220), para o qual "quem, na cidade, tem mobilidade - e pode percorrê-la e esquadrihá-la - acaba por ver pouco, da cidade e do mundo"; 3) Vasconcellos (2013, p. 145), haja vista que, segundo ele, "as ruas foram deixando de ser o palco de convívio e de trocas sociais e culturais para se transformarem em dutos de condução de veículos".

A partir da produção das cidades, orientada pelas lógicas do capital e os pressupostos do neoliberalismo, materializada, dentre outras maneiras, no enfoque que adotamos no subtópico anterior - a expansão horizontal urbana intensa e descontínua -, Vasconcellos (2000) explica que as redes de atividades nas cidades estão ficando mais complexas, exigindo deslocamentos maiores em termos de tempo e de espaço, fazendo com que os automóveis tornem-se, cada vez mais,

³⁵ Tradução nossa de: "[...] efecto túnel producido por los traslados en automóvil de puerta a puerta".

devido à flexibilidade, o modal de deslocamento mais eficiente para a realização das práticas espaciais. Assim, a expressão "cidade do automóvel" assume relevância no âmbito das pesquisas sobre mobilidade e acessibilidade, sobretudo nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, conforme discussão que estamos tecendo ao longo deste subtópico.

Vasconcellos (2000) parte do entendimento de que diferentes concepções³⁶ podem ser adotadas para explicar a relevância do automóvel nas cidades contemporâneas: a antropológica; os símbolos de liberdade e de privacidade; a psicológica; a econômica. Contudo, para o referido pesquisador, o enfoque sociológico do transporte é o mais relevante para justificar a opção predominante por esse modal de deslocamento, visto que "[...]complementa a visão econômica baseada na utilidade do automóvel, analisando as condições sociais, econômicas e políticas que cercam tanto a esfera dessa tecnologia específica, quanto as decisões individuais para sua aquisição" (VASCONCELLOS, 2000, p. 120), sendo, portanto, conforme defende o autor, uma análise dessas condições em associação aos processos de modernização capitalista. Desse modo, esse enfoque baseia-se numa abordagem dos problemas de mobilidade e de acessibilidade pela lente que defendemos em nossa pesquisa: é necessário partir do modo capitalista de produção e da reprodução do pensamento neoliberal para compreender as lógicas que orientam a produção das cidades contemporâneas e, como derivação, os fenômenos, as dinâmicas e os processos que, em conjunto, caracterizam a problemática urbana dos nossos tempos. Nas palavras do autor:

O enfoque sociológico nas áreas dos transportes difere do enfoque unicamente econômico de três maneiras. Primeiro, as tecnologias de transporte são analisadas frente a uma estrutura urbana específica (CASTELLS, 1977), dentro dos seus contextos social, econômico e político. Segundo, a visão sociológica retira o manto que cobre o grande conjunto de "consumidores" e revela as suas diferenças sociais e econômicas internas, para analisar quem compra automóveis, com quais objetivos e sob quais condições. Finalmente, **a visão proposta relaciona a demanda por automóveis com os interesses e necessidades da indústria automobilística, como parte de um projeto de desenvolvimento econômico** (VASCONCELLOS, 2000, p. 108, *grifo nosso*).

Assim, a perspectiva sociológica proposta e defendida por Vasconcellos (2000) permite, além de identificar os pilares da "cidade do automóvel", elucidar algumas ações que atuaram em prol da crise da mobilidade urbana, e pode ser resumida e sustentada a partir de três elementos que julgamos principais. No âmbito do primeiro, o autor destaca que, mediante investimentos

³⁶Para um aprofundamento na compreensão dessas concepções, sugerimos, além da leitura de Vasconcellos (2000), a consulta a nossa monografia de bacharelado em Geografia - Abate (2017) - na qual realizamos uma discussão aprofundada sobre essas concepções. Aqui, a nossa ênfase será sobre o enfoque sociológico do transporte, o qual, embora também tenhamos analisado em Abate (2017), aqui ele é trabalhado de forma mais esquadrihada e em associação a outras perspectivas analíticas.

públicos, o sistema viário das cidades foi adaptado em prol da utilização do automóvel, conforme já destacamos a partir de outros trabalhos. Contudo, esses investimentos são apropriados por uma parcela reduzida da sociedade, a qual pode ter acesso aos deslocamentos por automóvel ou por motocicleta. Como decorrência disso, na visão de Vasconcellos (2000, 2001, 2013), há uma apropriação privada do espaço público nos países em desenvolvimento, propiciando iniquidade de acesso ao espaço da cidade. Temos, então, um dos vários mitos que necessitam de ser desconstruídos, na perspectiva do autor: o de que construir vias é democrático e equitativo. Na perspectiva de Vasconcellos (2013), essa visão orientou o mandato de vários prefeitos na cidade de São Paulo, cujos problemas de mobilidade e de acessibilidade são emblemáticos e podem ser identificados em maior magnitude. Optou-se, portanto, em São Paulo, mas também em outras metrópoles e cidades médias brasileiras e dos demais países em desenvolvimento, por um sistema de transporte "[...] mais caro, mais poluente, de maior consumo de energia e mais iníquo" (VASCONCELLOS, 2013, p. 36), ou seja, um sistema que, em essência, é insustentável e antidemocrático. Paralelamente, mediante a política econômica, a compra de automóveis e, posteriormente, de motocicletas, foi incentivada e facilitada a partir do financiamento e da organização de consórcios. Além disso, a partir de 1993, segundo Vasconcellos (2013), foi implementada, no Brasil, a ação mais decisiva para a reprodução e a consolidação da ideologia do automóvel: a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos carros de mil cilindradas - conhecidos como automóveis 1.0 - de 20 para 0,1%. Assim, a partir de 1997, esses automóveis tornaram-se, no Brasil, líderes de venda. Complementando a sua análise, o autor ainda destaca:

O barateamento do veículo 1.0 elevou as vendas da indústria de 600 mil unidades em 1992 para 1,5 milhão em 1997. **Essa mudança no patamar de vendas representou a decisão mais importante de apoio à motorização privada no Brasil, que coincidiu com o declínio acentuado no uso do transporte público.** O barateamento do veículo, associado à melhora significativa em seu desempenho e em sua qualidade geral, eliminaram a imagem negativa ligada aos primeiros modelos postos à venda e fizeram com que ele passasse a ser o veículo mais desejado da maioria das pessoas (VASCONCELLOS, 2013, p. 40, *grifo nosso*).

Temos, então, segundo essa lógica, o Estado³⁷ - mediante a criação de um mercado consumidor de automóveis e a reorganização urbana - agindo para atender aos anseios das indústrias automobilísticas, sendo essas ações parte de um projeto de desenvolvimento

³⁷ Além dos incentivos diretos ao uso do automóvel - apoio à indústria automobilística, facilitação da compra do automóvel e criação da estrutura viária adaptada ao seu uso - Vasconcellos (2013, p. 38) também destaca os incentivos indiretos: "As medidas indiretas se referem à liberdade irrestrita de circulação, à gratuidade no estacionamento nas vias públicas, à cobrança de custos irrisórios de licenciamento anual e à deficiência estrutural na fiscalização do comportamento dos condutores e das condições dos veículos. Finalmente, deve ser mencionado o apoio generalizado ao táxi, como automóvel alugado".

econômico no pós-guerra que também se estendeu à escala regional, ou seja, ao passo que as cidades foram moldadas em prol do automóvel, possibilitando que o transporte coletivo fosse implementado em más condições e permanecesse em crise permanente, as redes ferroviárias foram desmanchadas, havendo, portanto, a opção e o investimento maciço no transporte rodoviário (VASCONCELLOS, 2000), conforme discussão tecida no início deste subtópico. Para além desses aspectos, Vasconcellos (2013) aborda ainda a relação do Estado com a indústria automobilística em termos de ganhos - sendo sócio - e de dependência - sendo refém:

A indústria automobilística implantada no Brasil sempre teve um enorme poder de influência nas decisões governamentais sobre a construção, a aquisição e o uso dos automóveis. Isso decorreu de sua imagem de motor do desenvolvimento - que traz junto a imagem de indispensável - e de sua importância política e econômica tanto na economia em geral quanto no pagamento de impostos para o governo: em 2009, a indústria gerou R\$ 35,7 bilhões em tributos (ANFAVEA, 2010). **Na prática, isso significa que o governo é sócio (e refém) da indústria e, portanto, tem interesse direto no aumento do seu faturamento.** Ele é sócio, porque recolhe uma grande quantidade de impostos. É refém, porque é colocado contra a parede nos momentos de dificuldade da indústria, que ameaça com a demissão de empregados - e o governo sempre cedeu. O mantra de que a indústria automobilística é parte essencial do PIB brasileiro é repetido *ad nauseam*, sem que a rentabilidade e a lucratividade da indústria sejam avaliadas adequadamente. Nenhuma força política relevante que ocupou o governo federal abdicou dessa sociedade conveniente e todas tomaram as atitudes necessárias para mantê-la e fortalecê-la, inclusive nos mandatos do Partido do Trabalhadores a partir de 2003 (VASCONCELLOS, 2013, p. 42, *grifo nosso*).

Dessa forma, a defesa do uso do automóvel, cuja venda é imprescindível em termos de arrecadação de impostos por parte do Estado, obteve, segundo Vasconcellos (2013), o apoio de dois setores que também lucram muito com a reprodução dessa ideologia: o de construção de infraestrutura viária e o de construção civil. Em conjunto a esses setores, o Estado atuou "[...] automática e permanentemente na defesa das ações de incentivo e proteção ao uso do automóvel. Ao mesmo tempo, desvalorizou o caminhar, o uso da bicicleta e o transporte coletivo" (VASCONCELLOS, 2013, p. 231).

No segundo enfoque que orienta essa perspectiva, Vasconcellos (2000) destaca que a modernização capitalista é altamente seletiva, ou seja, "[...] ela não está aberta a todos e será limitada (nos seus impactos finais) a grupos selecionados" (VASCONCELLOS, 2000, p. 111), sendo esses grupos aqueles pertencentes às "classes médias". Dessa forma, essa seletividade se materializa devido às áreas urbanas ocupadas por esses cidadãos, decorrendo, também, do padrão espacial dos investimentos na rede viária propiciados pelo Estado. Assim, Vasconcellos (2000)

explica que, visando atender aos anseios do capital, as políticas urbanas atuaram em prol do automóvel a partir do momento em que as leis de zoneamento permitiram a construção de habitações para a classe média em áreas que foram dotadas de infraestrutura necessária à boa fluidez do trânsito e às condições para estacionamento dos veículos, possibilitando, portanto, solo fértil para a reprodução capitalista no âmbito habitacional.

O terceiro aspecto da perspectiva sociológica que optamos por destacar diz respeito à decisão de utilizar o automóvel, que extrapola os anseios particulares de cada cidadão, sendo, pois, uma decisão de classe: "Consequentemente, em termos sociológicos, o automóvel transformou-se em um meio de reprodução de classe, um instrumento vital para a existência e a reprodução da nova classe média gerada pelo processo de reprodução da renda" (VASCONCELLOS, 2000, p. 116). Articulado a esse terceiro enfoque, em outro trabalho, o autor ainda argumenta que ocorre uma interação entre o automóvel e a classe média "[...] na medida em que um não pode viver sem o outro: se a indústria precisa das classes médias para realizar o valor de seu produto, estas precisam do automóvel para existir e reproduzir-se como classe" (VASCONCELLOS, 2013, p. 239).

O segundo elemento fundamental da política de transporte urbano no Brasil é referente, segundo Vasconcellos (2013), à inserção acelerada e irresponsável de uma nova tecnologia - a motocicleta. Até 1980, ela era um veículo utilizado, prioritariamente, pelos segmentos de alto poder aquisitivo, sendo que, por esse motivo, ou seja, por ser acessível apenas a uma minoria, não era relevante no âmbito do trânsito e não contava com intervenção estatal em termos de estímulo à produção e à comercialização. A partir da década de 1990, segundo Vasconcellos (2013), a produção, a aquisição e a utilização da motocicleta passaram a contar com o apoio do Estado, fazendo com que seu uso aumentasse vertiginosamente como meio de locomoção para a entrega de pequenas mercadorias - veículo de trabalho dos *motoboys* - e, posteriormente, entre as pessoas de baixo e médio poder aquisitivo. Assim, essas ações, representativas da segunda fase da motorização privada, no Brasil, estão amparadas nos símbolos de progresso e de liberdade que foram atribuídos à motocicleta:

No caso do Brasil, o motivo principal por trás da postura irresponsável das autoridades públicas na aceitação rápida e irrestrita da motocicleta foi a ideia da industrialização como um bem em si e da motorização da sociedade como progresso. Paralelamente, o aumento do uso da motocicleta foi associado de forma demagógica à "libertação" dos pobres, à garantia de que esses grupos sociais finalmente teriam acesso a veículos motorizados (VASCONCELLOS, 2013, p. 140).

O aumento exponencial da utilização da motocicleta representou, segundo Vasconcellos (2013), alterações bruscas na circulação urbana, na mobilidade e na acessibilidade, além de proporcionar impactos negativos para os pedestres que também passaram a disputar o espaço das cidades com esse novo modal de deslocamento. Um primeiro aspecto levantado pelo autor é a associação cientificamente comprovada entre motocicletas e risco: pesquisas que estão sendo desenvolvidas no Brasil há duas décadas, como a de Koizumi (1992), a qual ele utiliza como referência, atestam que os acidentes envolvendo esses veículos proporcionam um número "[...] de feridos por acidente muito superior a outros veículos, e que os ferimentos infligidos a seus ocupantes (assim como aos pedestres atropelados) são muito mais graves do que aqueles infligidos, por exemplo, aos ocupantes de automóveis envolvidos em acidentes" (VASCONCELLOS, 2013, p. 135). A partir de outros trabalhos mais recentes da literatura internacional, sobretudo pesquisas realizadas em países europeus, Vasconcellos (2013) destaca que a probabilidade da ocorrência de lesões no trânsito, a partir da utilização da motocicleta, é 30 vezes maior, quando comparada à probabilidade resultante do uso de automóvel, e 90 vezes maior, quando comparada à chance oriunda da utilização de ônibus. Já as estatísticas referentes às mortes demonstram que a chance de ocorrer falecimentos como derivação de acidentes de motocicleta é 20 vezes maior, quando comparada ao automóvel, e 200 vezes maior, em comparação à probabilidade de ocorrência de falecimentos devido à circulação por ônibus. Dessa forma, embora as pesquisas sejam internacionais, Vasconcellos (2013) afirma que, no Brasil, o elevado risco proveniente do deslocamento por motocicletas também é uma realidade trágica, sendo oriunda de alguns fatos, dentre os quais salientamos:

1) a disputa de espaço entre automóveis e motocicletas, gerando, além de acidentes, muitos conflitos. Assim, os usuários de motocicletas criaram uma identidade de grupo, de natureza antropológica, como forma de combater coletivamente a aversão a eles originária dos usuários de automóveis;

2) a rapidez e a agilidade como princípios que norteiam a utilização de motocicletas, fazendo com que, na maioria dos casos, as motocicletas sejam guiadas em altas velocidades e, muitas vezes, de forma irresponsável pelos condutores;

3) a liberação da circulação das motocicletas entre filas de veículos em movimento, aumentando, assim, o risco num ambiente de circulação que, em essência, já era perigoso;

4) a vulnerabilidade da motocicleta em termos de segurança para os condutores;

5) a irresponsabilidade coletiva de exigir a entrega rápida de mercadorias, sobretudo de alimentos, havendo, pois, uma negligência e um completo descaso com os riscos pelos quais os trabalhadores que utilizam a motocicleta como meio de locomoção estão submetidos diariamente, sendo esse risco uma das tristes facetas da precarização do trabalho dessa categoria.

O último elemento que optamos por destacar, referente à esse modal de deslocamento, é o fato de que "[...] uma parte significativa dos compradores substituiu o transporte público pela motocicleta, seja pelo menor custo, seja pela má qualidade do transporte público" (VASCONCELLOS, 2013, p. 138), sendo a precariedade do transporte público um argumento-chave utilizado pelos cidadãos que participaram da pesquisa netnográfica, conforme apresentaremos no decorrer desta dissertação, para a utilização de automóveis, motocicletas ou ambos.

Após todas as discussões que foram realizadas, a apresentação de uma questão imprescindível torna-se necessária: É possível romper com esse modelo de mobilidade que, há décadas, vem sendo implementado, defendido e reproduzido nas cidades brasileiras, ou, pelo menos, buscar estratégias de superação dentro do próprio sistema? Algumas possibilidades já foram apresentadas, a partir das propostas de Jacobs (2011), de Gorz (2005) e de Gehl (2015). Agora, apresentaremos outros elementos fundamentais e gerais que, a nosso ver, são capazes de proporcionar, dentro do próprio sistema, estratégias de superação da lógica que está imposta.

Conforme destacamos anteriormente, o primeiro pilar da política de transporte urbano no Brasil, segundo Vasconcellos (2013), é atinente à consolidação do sistema urbano e interurbano de transporte público por ônibus. Devido ao encaminhamento do nosso raciocínio, optamos por fazer referência a ele após a discussão sobre o automóvel e a motocicleta, haja vista que o transporte público é um modal de deslocamento fundamental por meio do qual vislumbramos outra mobilidade, para além daquela que se revela como excludente e imposta.

Segundo Vasconcellos (2013), no início do século XX, a partir de pessoas que atuavam em pequenos veículos, sem regulamentação por parte do poder público, houve a gênese do sistema de transporte público no Brasil, em função da necessidade cada vez maior de meios de locomoção que pudessem subsidiar os deslocamentos dos cidadãos num contexto de urbanização crescente. "Nas maiores cidades havia também o serviço de bondes e ferrovias. Nessa fase, o transporte inter-regional era incipiente e servido por ferrovias" (VASCONCELLOS, 2013, p. 235). Assim, de 1930 a 1960, segundo o autor, o transporte público urbano permaneceu baseado na atuação de bondes e de pequenos veículos, por meio do mercado

livre e sem motorização privada, sendo constantemente pressionado devido ao aumento populacional e à incapacidade desse sistema de atender à demanda de passageiros. Como consequência, nesse período, a mobilidade era apoiada no caminhar, na utilização da bicicleta e na utilização do transporte público. Neste contexto, um elemento fundamental alterou o padrão de mobilidade no Brasil: a implementação da indústria automobilística e, como derivação, a produção de ônibus que, na década de 1950, passaram a ser utilizados nos serviços urbanos e interurbanos, levando, no decorrer do tempo, à subutilização e à desativação do transporte urbano por bondes e interurbano por trens.

A década de 1970, conforme explica o autor, representa o término do processo de reorganização do transporte coletivo nas cidades brasileiras, em função de duas medidas: "a definição de regras para a prestação dos serviços e o agrupamento dos operadores individuais em empresas de transporte coletivo" (VASCONCELLOS, 2013, p. 235 e 236). Assim, embora empresas públicas pudessem ser identificadas em algumas cidades, paulatinamente, o sistema foi sendo privatizado - e isso explica muitas das facetas perversas que são intrínsecas a ele, desde a sua gênese, conforme apontaremos na sequência. Em 1980, por exemplo, Vasconcellos (2013), por meio de um trabalho do Ministério dos Transporte, de 1985, explica que 667 empresas já atuavam nas capitais e em cidades de regiões metropolitanas, sendo que elas ampliaram os serviços com rapidez, visando atender à crescente demanda. Não obstante, com o decorrer dos anos, "[...] a qualidade do atendimento, a quantidade de passageiros dentro dos veículos e os tempos de espera e de viagem permaneceram inadequados e, em algumas áreas periféricas de grandes cidades, constituíam um serviço de péssima qualidade geral" (VASCONCELLOS, 2013, p. 236), isto é, a precariedade do sistema de transporte público urbano, no Brasil, é histórica, intensificando-se desde a sua implementação.

Três problemas estruturais foram enfrentados pelo sistema organizado e formal de transporte público, consoante Vasconcellos (2013), e, sobretudo, o terceiro permite compreender o motivo pelo qual esse sistema não possui, por uma estratégia política, investimentos necessários para que ele seja, de fato, eficiente e permita que toda a população - especialmente a de menor renda - possa ter o direito de ir e vir assegurado de forma satisfatória e efetiva.

O primeiro é atinente ao crescimento da inflação no Brasil na década de 1970, propiciando que os usuários, cada vez mais, tivessem dificuldades de arcar com os custos das tarifas, o que poderia colapsar o sistema de transporte público formal. "Isso obrigaria o governo a permitir a volta do sistema informal, operando com veículos menores, com qualidade mais baixa e com perda da cobertura espacial" (VASCONCELLOS, 2013, p. 236 e 237). Houve, então, a

criação do vale-transporte³⁸, em 1985, para os trabalhadores formais. Em meados de 1990, o autor destaca que ocorreu o segundo problema estrutural, por intermédio da grande fase de mudança na economia em função do processo de desregulamentação. Assim, o sistema regular de transporte foi ameaçado e houve a inserção de milhares de operadores individuais informais, os quais, após sete anos de conflito, foram incorporados ao sistema regular. O terceiro e, a nosso ver, decisivo problema, diz respeito, conforme já discutimos, ao apoio do Estado ao uso do automóvel e da motocicleta, por meio do apoio à criação do automóvel 1.0 e da organização de uma indústria de motocicletas que conseguiu produzir em larga escala e comercializá-las a custos mais acessíveis. Nesse sentido, no âmbito da atuação do Estado,

A ideologia predominante desvalorizou permanentemente o transporte coletivo e privilegiou o transporte individual, colaborando assim para a queda da importância do setor. O Estado se mobilizou de forma concreta e firme apenas quando a oferta de transporte coletivo esteve ameaçada estruturalmente, o que seria inaceitável para a economia do país e para a vida das pessoas. Passadas as crises, o Estado sempre voltou a devotar pouquíssima atenção aos interesses dos usuários de transporte coletivo (VASCONCELLOS, 2013, p. 245).

Para além desses elementos, outro - típico do modo capitalista de produção, que se aprofunda, cada vez mais, com a lógica neoliberal - permite compreender o motivo pelo qual o transporte público nas cidades brasileiras enfrenta, desde a sua implementação, problemas estruturais. Este último elemento que optamos por destacar é composto por duas visões sobre o transporte público. Na primeira, ele é visto como um problema de mercado. Assim, a partir da importante análise de Belda (1995), Vasconcellos (2013, p. 241) cita um importante trecho do seu trabalho: "Esta visão dos empresários não percebe o setor como serviço público operado por permissão pela iniciativa privada, portanto, absolutamente regulamentado e sob fiscalização. A empresa é vista como um negócio econômico e as linhas de ônibus como uma propriedade". Na segunda visão, o transporte público é visto como uma questão pública, isto é, "[...] um serviço que deve ser ofertado de acordo com regras emanadas de um consenso público referente aos interesses e às necessidades da sociedade" (VASCONCELLOS, 2013, p. 241).

Embora o transporte público tenha sido considerado, na Constituição Brasileira de 1988, como serviço essencial, ou seja, "[...] rompe com o conceito usualmente adotado do

³⁸ Vasconcellos (2013, p. 243), no âmbito da implementação do vale-transporte, destaca, ainda, que "[...] a existência do VT aumentou a liberdade de reajustes das tarifas. Com isso, foi possível pagar os custos de melhorias no sistema - como a extensão dos serviços para as áreas periféricas. Mas o aumento do valor médio das tarifas, quando comparado à evolução geral dos preços, mostra que a arrecadação do sistema subiu mais do que os gastos gerais, abrindo a hipótese de superfaturamento por parte dos empresários". Esse é apenas um dos vários apontamentos do autor no que se refere ao elevado nível histórico de acumulação de capital por parte desse setor.

transporte público como um serviço de mercado e que, portanto, não requer planejamento nem supervisão por parte do governo" (VASCONCELLOS, 2013, p. 260), na prática, embora esse modal de deslocamento, de fato, esteja na agenda dos poderes públicos municipais e haja, mesmo que de forma insuficiente, fiscalização e controle, historicamente, segundo defende o autor, "[...] embora regulamentado, nunca foi visto pelas elites econômicas como um serviço público, mas sim de mercado" (VASCONCELLOS, 2013, p. 262). Como qualquer empresa capitalista, aquelas que detêm o direito - geralmente obtido por intermédio de licitação - de operar os sistemas de transporte público nas cidades brasileiras, são conduzidas pela lógica do capital, ficando os interesses da população em segundo plano. Assim, no período de 1930 a 2000, Vasconcellos (2013) destaca que as estratégias dos operadores de transporte público por ônibus, no Brasil, revelaram duas características principais: a busca pela lucratividade e o descaso com a qualidade do serviço. Após o ano de 2000, segundo o autor, destaca-se a permanência da qualidade precária dos serviços prestados aliada à queda de arrecadação por parte das empresas, em função, sobretudo, do "[...] sucesso do processo de motorização privada [que] consolidou-se e passou a atender a maior parte da demanda usando automóveis e motocicletas" (VASCONCELLOS, 2013, p. 245). A queda de lucratividade por parte das empresas que operam o transporte público nas cidades brasileiras pode ser compreendida de várias formas, dentre as quais ressaltamos: 1) o encarecimento gradativo na prestação dos serviços, sobretudo para as periferias, em função da produção do espaço urbano de muitas das nossas cidades estar apoiada na expansão horizontal urbana intensa e descontínua, impactando negativamente na rede de transporte público e nos custos para (re)estruturá-la; 2) a diminuição gradativa de passageiros em função da motorização privada, conforme já destacamos, e também em função da utilização de transporte por aplicativos, que cresce exponencialmente. Pensando em todos esses fatores de forma articulada, fica fácil compreender a trágica realidade do transporte público, por ônibus, no Brasil.

O Quadro 3 a seguir sintetiza os cinco períodos principais concernentes à implementação das políticas de transporte urbano, no Brasil, desde 1930, e optamos por inseri-lo à discussão, pois ele resume e delimita no tempo vários elementos que foram analisados desde o início deste subtópico, sobretudo o processo de motorização privada da sociedade brasileira.

Quadro 3: Fases de implementação das políticas de transporte urbano no Brasil, de acordo com Vasconcellos (2013).

Fases	Períodos	Síntese
1	1930-1960	Construção da rede rodoviária nacional de suporte estrutural ao modelo de mobilidade com o automóvel. Urbanização com transporte público desregulamentado e sem motorização privada. Maioria dos deslocamentos feitos a pé, em bicicleta e no transporte público.
2	1960-1980	Urbanização acelerada, com início da motorização privada. O automóvel passou a servir quantidades significativas de deslocamentos. A regulamentação do transporte público criou um dos maiores sistemas do mundo.
3	1980-1990	Urbanização com motorização acelerada e máximo uso do transporte público. Regulamentação e vale-transporte garantem a sobrevivência do transporte público empresarial por ônibus. O abandono do projeto de sistemas integrados de transporte público abriu definitivamente o caminho para a motorização privada da sociedade brasileira.
4	1990-2000	A aplicação do novo código de trânsito reduz mortes e inicia nova fase de tratamento do tema. A entrada do carro 1.0 inicia a massificação da propriedade de automóveis. Declínio do aumento populacional e do uso do transporte público.
5	2000 em diante	A entrada da motocicleta sinaliza o fim do ciclo de implantação da política de motorização privada. Mais da metade dos domicílios já possui algum veículo privado. O transporte público começa a desaparecer das cidades com menos de 60 mil habitantes.

Fonte: Vasconcellos (2013, p. 268). **Adaptação e Organização:** Alexandre Antonio Abate (2021).

Quais as outras medidas, então, que se apresentam como possibilidades por meio das quais outros meios de mobilidade, mais equitativos e dignos, surjam no horizonte? Seguindo a linha de raciocínio que conduzimos até aqui, e buscando incorporar, de forma muito pontual, outros elementos à discussão, concordamos com Vasconcellos (2013) que o futuro equitativo da mobilidade urbana no Brasil não é animador, visto que

A opção da elite brasileira pela motorização privada da sociedade está decidida e não tem retorno previsível no médio prazo [...]. Na prática, mais de 50% dos domicílios no Brasil já têm automóveis ou motocicletas, a demanda do transporte coletivo está diminuindo de forma continuada e usar as vias como pedestre ou ciclista permanece um ato difícil, desconfortável e perigoso. A conclusão mais importante para o futuro é que não existe hoje no Brasil uma força ou uma coalizão de forças políticas com poder real sobre a agenda pública que deseje a mudança do modelo de mobilidade. O poder efetivo das políticas está nas mãos das elites que se mostram satisfeitas com o modelo atual e pretendem aprofundá-lo [...]. Assim, o processo de motorização privada da sociedade brasileira vai prosseguir. A tendência nas cidades médias e grandes do país é clara, no sentido do aumento da participação do transporte individual à custa do transporte público. Esse tenderá a ser um sistema secundário, especializado no transporte de grupos sociais específicos, como as pessoas de renda muito baixa, os jovens que ainda não terão permissão de conduzir motocicleta ou automóvel e os idosos (p. 270 e 271).

Conquanto o prognóstico de Vasconcellos (2013) seja, em essência, pessimista³⁹, luzes no fim do túnel sempre devem ser almejadas e a esperança alimentada. Optamos, então, por inserir - sem uma longa reflexão, a qual poderá ser realizada no âmbito de outras pesquisas - alguns caminhos que, a nosso ver, são pertinentes. Frisamos que pensar na mobilidade e na acessibilidade urbanas é uma ação coletiva que deve ser realizada no âmbito de cada cidade, considerando as particularidades e as singularidades - eis o motivo pelo qual, de acordo com a Lei Nº 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar seus planos de mobilidade. Desta forma, a maior parte das estratégias que apresentamos aqui é geral e já foi amplamente debatida no âmbito da literatura científica sobre o tema. Não é, portanto, o nosso objetivo tecer considerações muito específicas e inovadoras, as quais demandariam outra pesquisa, com novos objetivos e pilares metodológicos.

Na sociedade atual, embora seja necessário apontar a soberania da motorização privada, implementada a partir das diversas políticas públicas, e os impactos negativos dela provenientes, principalmente na estruturação do espaço urbano e para os cidadãos de menor poder aquisitivo, que vivem, em muitos casos, nas áreas periféricas das cidades, que, na maioria dos casos, não são atendidas de forma satisfatória pela rede de transporte público, é inviável defender a plena substituição dos automóveis e das motocicletas pelos meios coletivos de locomoção, visto que as cidades foram - e permanecem sendo - (re)estruturadas para atender aos deslocamentos que se efetivam por meio deles e essa lógica tende a permanecer e a se intensificar. Partimos, então, do pressuposto de que os cidadãos têm o direito⁴⁰ de se deslocarem por automóvel e por motocicleta e, no caso da utilização daquele, o compartilhamento de viagens com outros cidadãos, para a realização de diferentes atividades que orientam a vida urbana, é uma prática que deve ser incentivada.

Consideramos, ainda, face às discussões até aqui tecidas, que a melhoria das condições do transporte público por ônibus, por metrô ou por trem, tornando-os eficientes, confortáveis, seguros e dignos, suficientes para atender à demanda, com cobertura espacial adequada e acessíveis em termos de tarifas, aliada às reestruturações do espaço viário, como a implementação de corredores exclusivos para ônibus, são possibilidades por intermédio das quais a maior

³⁹ Embora pessimista, ao término do seu livro, Vasconcellos (2013) apresenta algumas estratégias, sobretudo estruturais, que poderiam alterar o sistema de mobilidade vigente. Não obstante, optamos por apresentar aqui, de forma singela, alguns dos elementos que conduzem o nosso pensamento sobre a mobilidade urbana, especificamente no que toca às possibilidades de alterações das lógicas que a regem.

⁴⁰ Frisamos que, embora seja o direito do cidadão optar pelo modal de deslocamento que melhor atenda às suas necessidades, campanhas de conscientização são, a nosso ver, estratégias eficientes para que haja a compreensão acerca dos impactos negativos que o transporte individual propicia para a vida nas cidades.

utilização dos meios coletivos motorizados pode ser alcançada, considerando os diferentes estratos socioeconômicos e mesmo aqueles cidadãos que são possuidores de automóvel e/ou de motocicleta. Esse caminho necessita, inevitavelmente, que: 1) o transporte público se distancie da lógica do mercado e se aproxime da questão pública, contando com apoios, em termos financeiros, dos poderes públicos e havendo a ampliação dos processos de planejamento, fiscalização e controle dos serviços prestados à população; 2) haja movimentos sociais capazes de se articularem com vistas a esclarecer os paradigmas que orientam a mobilidade e a acessibilidade e a defender, por meio de um forte engajamento, novos rumos nas políticas de mobilidade; 3) haja o rompimento com a visão negativa associada ao transporte público, que no Brasil se materializou, segundo Vasconcellos (2013), numa associação dele com os deslocamentos de "segunda classe", realizados pelos cidadãos de menor poder aquisitivo. Houve, então, segundo o autor, uma ação deliberada para desvalorizá-lo perante a sociedade, ao passo que o processo de motorização privada da sociedade foi, cada vez mais, criando raízes profundas. Assim, os serviços precários oferecidos pelos operadores de transporte público "[...] criou uma imagem negativa do ônibus, que posteriormente se consolidou como cultura. A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte público, e passou a vê-lo como um mal necessário enquanto não é possível mudar para o automóvel ou a motocicleta" (VASCONCELLOS, 2013, p. 263).

Compreendemos, então, que é possível, a partir de diferentes estratégias, almejar um modelo de mobilidade que não seja tão baseado no automóvel e na motocicleta, mas sim que todos os modais de deslocamento, incluindo o transporte público, sejam utilizados, não havendo, pois, tanta discrepância entre eles em termos de utilização. Isso seria imprescindível, ainda, para a redução das emissões dos gases poluentes, porque os meios coletivos de locomoção poluem muito menos, quando comparados aos meios motorizados individuais.

Por fim, mas não menos importante, destacamos, dentre outras reflexões possíveis, a necessidade de que as políticas públicas consigam atender à mobilidade desprezada (VASCONCELLOS, 2013) dos pedestres e dos ciclistas. Assim, na história da política de mobilidade no Brasil, Vasconcellos (2013, p. 253) explica que o "[...] andar pelas ruas foi totalmente ignorado como forma de transporte" e as calçadas - espaços para a prática da caminhabilidade - nunca foram consideradas como parte integrante e importante do sistema de circulação, sendo a manutenção destinada aos proprietários dos lotes e a precariedade da fiscalização fatores que justificam o desprezo supramencionado (VASCONCELLOS, 2013). No que tange aos ciclistas, avaliamos que a estruturação do espaço e o oferecimento de um sistema

adequado para atendê-los ainda são ínfimos, embora haja nuances no âmbito das ações implementadas nas diferentes cidades brasileiras.

Finalizando esta discussão, avaliamos que as questões pontuais e gerais que foram brevemente debatidas não seriam implementadas numa escala de tempo curto e não se configuram como soluções, mas sim como bases para o debate. Avaliamos, por fim, que elas, e as demais que poderiam ser mencionadas, por si só, não são suficientes para que outra mobilidade, baseada na equidade, seja alcançada. É imprescindível, pois, que novos rumos na produção do espaço urbano e nas lógicas que orientam a urbanização contemporânea sejam implementados. Sobre este importante aspecto, as discussões que apresentaremos no encaminhamento da dissertação poderão lançar luzes para o debate.

4. Uma leitura das cidades e do urbano pela lente da fragmentação socioespacial

4.1. Mobilidade, direito à cidade e fragmentação socioespacial

A expressão "direito à cidade" foi elaborada pelo filósofo francês Henri Lefebvre em sua obra originalmente publicada em 1968, intitulada por essa mesma expressão. A partir de uma interpretação dela, Harvey (2014) explica que, para Lefebvre, esse direito estava sustentado, ao mesmo tempo, numa queixa e numa exigência. A queixa, segundo Harvey (2014), assentava-se no fato de que as ideias que impulsionaram a gênese dessa expressão surgiram, basicamente, de cidades doentes. Dessa forma, "a queixa era uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana na cidade" (HARVEY, 2014, p. 11). A exigência, segundo Harvey (2014), baseava-se na necessidade de criar uma vida urbana diferente, alternativa àquela que Lefebvre vivenciava no contexto de elaboração de sua obra, que fosse, ao mesmo tempo, menos alienada, mais significativa e mais divertida, porém, conflitante e dialética, sustentada pelos embates e pela busca eterna da novidade.

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

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

A partir da concepção de Lefebvre (2001), Verdi e Nogueira (2017) explicam que, para que possamos compreender o direito à cidade, é necessário que dissociemos a noção de direito da compreensão jurídica, por isso Lefebvre (2001) defende que o direito à cidade é uma forma superior de direitos. Ou seja:

[...] Isso significa dizer que toda noção de direito deve ser superada no processo de construção de uma outra sociedade urbana. **O direito à cidade contém os outros direitos sociais, concretos e coletivos (à instrução e à educação, ao trabalho, à cultura, ao repouso, à habitação)**, e se manifesta como a forma superior de tais direitos, mas este só pode se realizar - completar o seu devir - a partir da transformação completa da produção social da cidade, ou seja, da sociedade (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 99, *grifo nosso*).

O processo que orientou o reconhecimento, por parte de Lefebvre (2001), da necessidade de lutar por esse direito foi a produção do espaço urbano orientada pelos anseios da reprodução do capital, a qual propicia que o espaço urbano se torne, cada vez mais, mercadoria. A transformação dessa cidade capitalista é, portanto, um elemento crucial para a luta por esse direito, conforme explicam Verdi e Nogueira (2017), sendo necessário "[...] redefinir as formas, funções e estruturas das necessidades da sociedade urbana. Aqui surge o direito à cidade como direito à vida urbana, como direito a um novo humanismo renovado e liberto das contradições do capital" (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 98). Esse posicionamento das autoras vai ao encontro daquilo que Lefebvre (2001, p. 117 e 118, *destaques do autor*) reconheceu: "O *direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada". É nesse sentido que Harvey (2014), ao interpretar o pensamento lefebvriano, defende que, para ele, a vida urbana será transformada mediante o movimento anticapitalista:

A cidade tradicional foi morta pelo desenvolvimento capitalista descontrolado, vitimada por sua interminável necessidade de dispor da acumulação desenfreada de capital capaz de financiar a expansão interminável e desordenada do crescimento urbano, sejam quais forem suas consequências

sociais, ambientais ou políticas. **Nossa tarefa política, sugere Lefebvre, consiste em imaginar e reconstituir um tipo totalmente novo de cidade a partir do repulsivo caos de um desenfreado capital globalizante e urbanizador. Contudo, isso não pode ocorrer sem a criação de um vigoroso movimento anticapitalista cujo objetivo central seja a transformação da vida urbana no nosso cotidiano (HARVEY, 2014, p. 20, grifo nosso).**

Para Lefebvre (2001), a conquista desse direito, materializada por uma transformação radical da vida urbana, ampara-se na ação do proletariado, que, segundo ele, carrega, em sua essência, um espírito revolucionário. Assim, Verdi e Nogueira (2017) explicam que, a partir de Lefebvre (2001), o direito à cidade é interpretado à luz do projeto utópico de construção de uma nova sociedade urbana por intermédio de uma revolução, conforme Lefebvre (2001) deixa claro ao término do seu livro: "[...] a reforma urbana é uma reforma revolucionária. Ela dá lugar a uma estratégia que se opõe à estratégia da classe dominante" (p. 140). O caminho, segundo o filósofo francês, para essa insurgência, e, portanto, para a construção dessa cidade renovada,

Não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, a única capaz de por fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela. Apenas esta classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia da segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos "centros de decisão". **Isto não quer dizer que a classe operária fará sozinha a sociedade urbana, mas que sem ela nada é possível (LEFEBVRE, 2001, p. 113, grifo nosso).**

Carlos, Alves e Padua (2017) explicam que a obra de Henri Lefebvre é imprescindível para a compreensão da crise urbana em sua dimensão socioespacial. Assim, o argumento do direito à cidade foi construído por Lefebvre (2001) com base em um fenômeno chave: a segregação⁴¹. Nesse sentido, Alves (2017, p. 169) defende que a luta pela cristalização desse direito parte do reconhecimento de que a segregação socioespacial existe, "[...] e que existe também a privação das riquezas socialmente produzidas, apropriadas privadamente, ou seja, é por não existir o direito à cidade que é necessário criar estratégias de luta para conquistá-lo".

Para a compreensão do direito à cidade, da sua seletividade e da necessidade de que ele seja conquistado pela totalidade dos cidadãos, Harvey (2014) explica que a urbanização, ao longo de toda a história do modo capitalista de produção, tem sido o meio fundamental para a acumulação de capital, mediante a absorção dos excedentes de capital e de trabalho. Esse fato tem implicações diretas sobre a possibilidade de um efetivo direito à cidade, visto que ele,

⁴¹ Discussões mais amplas sobre a segregação socioespacial serão realizadas no subtópico 4.2.

atualmente, "[...] encontra-se muito mais estreitamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica com condições de moldar a cidade cada vez mais segundo suas necessidades particulares e seus mais profundos desejos" (HARVEY, 2014, p. 63). Assim, reivindicar o direito à cidade, a partir da proposta de Harvey (2014, p. 30), "[...] equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas, e pressupõe fazê-lo de maneira radical e fundamental". Num trabalho posterior⁴², o referido pesquisador desenvolve essa proposta, e afirma:

A criação de novos espaços urbanos comuns [*commons*], de uma esfera pública de participação democrática, exige desfazer a enorme onda privatizante que tem servido de mantra ao neoliberalismo destrutivo dos últimos anos. Temos de imaginar uma cidade mais inclusiva, mesmo se continuamente fracionada, baseada não apenas em uma ordenação diferente de direitos, mas em práticas político-econômicas. Direitos individualizados, tais como ser tratado com a dignidade devida a todo ser humano e as liberdades de expressão, são por demais preciosos para serem postos de lado, mas a estes devemos adicionar o direito de todos a adequadas chances de vida, direito ao suporte material elementar, à inclusão e à diferença. A tarefa, como sugeriu Polanyi, é expandir as esferas da liberdade e dos direitos além do confinamento estreito ao qual o neoliberalismo o reduz. **O direito à cidade, como comecei a dizer, não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas (por assim dizer), definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito** (HARVEY, 2013, p. 33, *grifos nossos*).

Esta proposta de Harvey - a de que a conquista do direito à cidade passa, necessariamente, pela conquista de um poder configurador sobre a urbanização e sobre a produção das cidades, para além da lógica do capital - pode ser associada, a nosso ver, ao debate que o geógrafo Neil Brenner vem desenvolvendo a partir da sua proposta conceitual de *alter-urbanizações*, que representam "[...] caminhos alternativos para a produção coletiva e apropriação do espaço" (BRENNER, 2018, p. 18). Segundo ele, os pesquisadores que adotam a teoria urbana crítica, além de revelarem as perversidades da lógica do capital e da lógica neoliberal sobre a urbanização contemporânea, precisam pensar em estratégias de superação dessas lógicas que são seletivas, excludentes e voltadas, exclusivamente, à reprodução do capital. Assim, Brenner (2018) defende que outra urbanização é possível, e destaca a importância da sua proposta para uma leitura crítica da urbanização contemporânea, a qual, segundo ele, é planetária:

⁴² Posterior, pois a outra obra que adotamos em nossa discussão - Harvey (2014) - é a tradução do livro originalmente publicado pelo autor em 2012.

Do meu ponto de vista, um dos projetos centrais da teoria urbana crítica é contribuir com a imaginação e a construção de alter-urbanizações. Naturalmente, esse projeto está profundamente dedicado a decifrar as geografias desiguais e variadas da urbanização capitalista, incluindo suas contradições e suas consequências. Mas, ao fazê-lo, **é essencial dedicar uma atenção constante às possibilidades de formas radicalmente alternativas de urbanização – mais emancipadoras, socialmente justas, democráticas, culturalmente vibrantes, tolerantes, ecologicamente sólidas – que estão latentes, mas sistematicamente suprimidas na atualidade dos arranjos socioespaciais.** Argumenta-se que a teoria urbana crítica esteja necessariamente orientada para a disjunção entre o real e o possível – em outras palavras, ela tem que reabilitar o seu potencial suprimido em prol da leitura de modos alternativos de vida social, organização política e interdependência ambiental existentes nas instituições dentro desses arranjos. Nesse sentido específico, **qualquer abordagem crítica da questão urbana é, por definição, orientada para o projeto de alter-urbanizações.**

Essa injunção certamente se aplica à investigação que estamos desenvolvendo sobre a urbanização planetária: precisamos entender não apenas a sua dinâmica opressiva, excludente e destrutiva, mas também as novas possibilidades que podem ser abertas para um modo diferente de se organizar as capacidades daí desencadeadas – por exemplo, para a democratização, interconexão, socialização, apropriação, solidariedade, metabolismo e diferenciação. Nesse sentido, acredito eu que a problemática das alter-urbanizações seja absolutamente central para se fazer qualquer abordagem genuinamente crítica da nossa configuração planetária de urbanização. Durante os protestos de Seattle contra a Organização Mundial do Comércio (OMC) em 1999, os movimentos de alter-globalização popularizaram o maravilhoso *slogan* de que "Outro mundo é possível". Uma década depois, em meio ao movimento Occupy, em Nova York, e em outros lugares, esse *slogan* às vezes também reaparecia como "Outra cidade é possível".

Talvez a urbanização seja o elo-chave entre esses momentos de protesto e seus respectivos objetivos espaciais – o mundo e a cidade. Essa observação gera imediatamente uma terceira versão daquele *slogan*: de que *outra urbanização é possível*. Isso, em minha opinião, é o principal projeto de alter-urbanização: não apenas ocupar os espaços existentes, nem mesmo produzir novos, seja na escala da cidade, seja no mundo, mas visualizar novas práticas e instituições através das quais a produção do próprio espaço pode ser vislumbrada. Alter-urbanizações, nesse sentido, envolvem a ocupação, a apropriação e a contínua transformação do *processo* de urbanização, buscando novas possibilidades para a nossa vida planetária comum, porém de modo intensamente diferenciado (BRENNER, 2018, p. 348-349, *grifos nossos*).

A perspectiva de Harvey (2014) - de que a efetivação do direito à cidade supera o direito aos recursos que a cidade incorpora, embora esse fato seja contemplado por ele - torna explícito que o direito à cidade "[...] é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização" (HARVEY, 2014, p. 28). Como, então, esse direito poderia ser alcançado pela mudança da vida urbana? Harvey (2014) defende que o "direito à cidade" poderia se tornar uma

expressão de ordem para mobilizar a luta anticapitalista, ou seja, ele reconhece a necessidade de um movimento revolucionário. Não obstante, inspirando-se no pensamento de Henri Lefebvre, Harvey (2014) explica que, mais do que proclamar uma revolução baseada num projeto grandioso e consciente, que poderia, embora necessária, parecer, num primeiro plano, um projeto utópico ou "a busca de uma quimera", o geógrafo britânico defende que o importante é a ação coletiva em prol de algo novo:

O conceito de heterotopia defendido por Lefebvre (radicalmente diferente do de Foucault) delinea espaços sociais limítrofes de possibilidades onde "algo diferente" é não apenas possível, mas fundamental para a definição de trajetórias revolucionárias. Esse "algo diferente" não decorre necessariamente de um projeto consciente, mas simplesmente daquilo que as pessoas fazem, sentem, percebem e terminam por articular à medida que procuram significados para sua vida cotidiana. Essas práticas criam espaços heterotópicos por toda parte. Não precisamos esperar a revolução para que esses espaços venham a se concretizar. A teoria de Lefebvre de um movimento revolucionário situa-se exatamente no polo oposto: a confluência espontânea em um momento de "irrupção", quando grupos heterotópicos distintos de repente se dão conta, ainda que por um breve momento, das possibilidades da ação coletiva para criar algo radicalmente novo (HARVEY, 2014, p. 22).

A construção de algo novo, com direção ao direito à cidade, é materializada, conforme explica Harvey (2013, p. 31), a partir do pensamento de Lefebvre (1999), de forma "[...] simples em essência: por meio da luta política/social". Ou seja, Harvey (2014) explica que a ideia do direito à cidade "[...] surge basicamente das ruas, dos bairros, como um grito de socorro e amparo de pessoas oprimidas em tempos de desespero" (HARVEY, 2014, p. 15). Assim, essa ideia, que passou, segundo o autor, por um certo ressurgimento na última década, deve ser cristalizada não a partir da busca de explicações no legado de Lefebvre, por mais importante que ele seja. Dessa forma, "[...] o que vem acontecendo nas ruas, entre os movimentos sociais urbanos, é muito mais importante" (HARVEY, 2014, p. 12). Assim, na perspectiva de Harvey (2014), o direito à cidade, enquanto idealização, surgiu nas ruas e será nelas que a sua conquista, mediante a ação dos movimentos sociais urbanos, poderá ser alcançada. "O direito à cidade não é um presente. Ele tem de ser tomado pelo movimento político" (HARVEY, 2013, p. 34). Em suma:

A implicação é que nós, individual e coletivamente, fazemos nossa cidade através de nossas ações diárias e de nossos engajamentos políticos, intelectuais e econômicos. Todos somos, de um jeito ou de outro, arquitetos de nossos futuros urbanos. O direito à mudança da cidade não é um direito abstrato, mas sim um direito inerente às nossas práticas diárias, quer estejamos cientes disso ou não. Esse é um ponto profundo, o pivô sobre o qual grande parte de meu argumento revolve (HARVEY, 2013, p. 31).

Verdi e Nogueira (2017) defendem que o "direito à cidade" é uma expressão notória na contemporaneidade, no âmbito da pauta política bem como vem sendo adotada por manifestações sociais, manifestações públicas e nos debates acadêmicos. "Sua utilização, atualmente, demonstra que este ainda é um conceito potente para a compreensão do fenômeno urbano" (VERDI; NOGUEIRA, 2017, p. 94). Desse modo, compreendemos que a ideia "direito à cidade" é atemporal e a luta pela sua materialização permanece viva, ainda que árduos embates e vários campos de tensão se configurem, nas cidades contemporâneas, em torno dessa possibilidade. Nesse sentido, para além da conquista do direito à cidade a partir do movimento revolucionário, Carlos, Alves e Padua (2017, p. 11) ressaltam que essa expressão tem dado margem a outra interpretação: "[...] o direito à cidade seria a base de construção das políticas públicas capazes de diminuir a desigualdade, sob a batuta do Estado".

Catalão e Magrini (2019) defendem que o direito à cidade, no período contemporâneo, deve ser repensado, visando à superação de sua efetivação apenas numa sociedade pós-capitalista ou não capitalista. Se esses fossem os únicos caminhos emancipatórios para as nossas cidades, explicam os autores, "[...] não haveria razões para defendê-lo[s] nesta sociedade, tendo em vista que a esperada revolução proletária, nos termos colocados por Marx e Engels (2003), não apenas não ocorreu, como parece não ter mesmo condições de ocorrer" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 145). Dessa forma, para os autores, também amparados em Harvey (2014), a luta anticapitalista só poderá ser feita dentro do próprio capitalismo, baseada, muitas vezes, em ações que não são, necessariamente e em essência, anticapitalistas. Assim, os pesquisadores apresentam a hipótese, trabalhada no texto a partir das práticas de consumo, de que "[...] o projeto anticapitalista que garantirá o direito à cidade [...] não pode prescindir da tentativa de requalificar e de reposicionar as práticas socioespaciais" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 146). Sendo assim, defendemos que, nas cidades contemporâneas, que são, essencialmente, construídas segundo os ditames do capitalismo e do neoliberalismo, a efetivação do "direito à mobilidade urbana" (SILVA *et al*, 2016) é um dentre vários caminhos viáveis, que devem ser articulados⁴³, para a conquista do direito à cidade e para a superação da fragmentação socioespacial. Assim, o direito à mobilidade é uma dentre várias possibilidades, a qual sustenta a nossa pesquisa, haja vista que, conforme defende

⁴³ Reforçamos aqui o nosso posicionamento de que, embora o direito à mobilidade urbana seja fundamental para a efetivação do direito à cidade e também como alicerce imprescindível sobre o qual é possível que haja a superação da lógica socioespacial fragmentária, ele, por si só, é incapaz de garantir a efetivação do referido direito, sendo necessário, ainda, lutarmos pelo direito à educação, à habitação, à saúde, ao lazer, à democratização àquilo que a cidade oferece e, muitas vezes, é usufruído pela minoria, dentre outros. Para além do acesso amparado na equidade àquilo que a cidade oferece, é necessário que o direito à cidade se materialize a partir daquilo que ela pode e deve ser. Assim, a efetivação do direito à cidade, conforme Harvey (2014) defende, passa, inevitavelmente, por formas outras de produção das cidades e de condução do processo de urbanização, para além da lógica do capital.

Harvey (2014, p. 20), "[...] o direito à cidade é um significante vazio. Tudo depende de quem vai lhe conferir significado".

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

[...] o *direito à cidade* propõe a construção de uma nova sociedade, colocando em questão a própria sociedade urbana - suas estruturas - e a segregação como forma predominante da produção do espaço urbano capitalista. O *direito à cidade*, portanto, aponta a negação do mundo invertido, aquele das cisões vividas na prática socioespacial, das representações que criam a identidade abstrata (na indiferença da constituição da vida como imitação de um modelo de felicidade forjado na posse de bens); da preponderância da instituição e do mercado sobre a vida; do poder repressivo que induz à passividade pelo desaparecimento das particularidades; da redução do espaço cotidiano ao homogêneo, destruidor da espontaneidade e do desejo. Assim, a superação da segregação socioespacial encontra seu caminho na construção do *direito à cidade*, como projeto social (CARLOS, 2013, p. 109, *destaques da autora*).

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

O direito à cidade, entendido como a possibilidade de participar das atividades que o meio urbano oferece, assim como a inclusão dos cidadãos nas diferentes esferas urbanas (produtiva, comercial, de lazer, associativa etc.), **só pode ser exercido se houver um adequado acesso das pessoas ao conjunto do território urbano. O direito à cidade exige que todos os cidadãos, sem**

exceções, possam acessar os diferentes bens, serviços e atividades que ela oferece (SEU, 2003) (*grifo nosso; tradução nossa*).⁴⁴

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

Para concluir esta seção, sintetizamos que, dentre os vários elementos que sustentam essa perspectiva analítica, destacamos, dentre outras visões:

1) a de Lefebvre (2001), para o qual o transitar se revela, cada vez mais, tão importante quanto o habitar;

2) a de Miralles-Guasch e Cebollada (2003), para os quais a acessibilidade permite que os cidadãos exerçam o direito à cidade;

3) a de Santos (2006), para o qual, na contemporaneidade, o movimento se sobrepôs ao repouso, sendo a circulação tão importante quando a esfera de produção;

4) a de Prévôt-Schapira (2001), que defende que a fragmentação socioespacial surge e se intensifica, cada vez mais, na vida dos cidadãos à medida que há uma limitação e uma redução do ir e do vir nas cidades, havendo, portanto, na perspectiva da autora, uma nítida relação entre mobilidade, acessibilidade e o processo de fragmentação socioespacial;

5) a de Vasconcelos (2013, p. 22), para o qual "a cidade fragmentada [...] corresponde a uma mistura de usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte".

⁴⁴ Tradução nossa de: "*El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de los ciudadanos en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), puede ser ejercido sólo si existe un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio urbano. El derecho a la ciudad exige que todos los ciudadanos, sin excepciones, puedan acceder a los distintos bienes, servicios y actividades que ésta ofrece* (SEU, 2003)".

4.2. Da segregação socioespacial à fragmentação socioespacial

O conceito de segregação, que tem sua origem na "Escola de Chicago", restringindo-se, nessa escola, ao uso residencial do espaço, posteriormente é apropriado e repensado por outras perspectivas teóricas, dentre elas a "Escola de Sociologia Urbana Francesa". Ele é de difícil compreensão devido a vários fatores: 1) os conceitos podem mudar e, de fato, mudam de conteúdo com o tempo; 2) a segregação foi adotada de forma difusa por muitos autores, o que revela, de certo modo, descuidos teóricos; 3) o conceito de segregação é polissêmico, podendo, dessa forma, perder a sua força explicativa; 4) a segregação pode possuir relações com outras dinâmicas, não podendo ser confundida com elas. Dentre essas dinâmicas, temos a diferenciação socioespacial, a produção de desigualdades espaciais, exclusão social e/ou espacial, discriminação social, marginalização, estigmatização territorial (SPOSITO, 2013). Partindo desse pressuposto, Sposito e Góes (2013) explicam que, para a compreensão da segregação⁴⁵, é necessário distingui-la de diferenciação, haja vista que, segundo elas, "a segregação resulta da radicalização e do aprofundamento de múltiplas formas de distinção, de segmentação, de desigualdades e, portanto, de diferenciação [...]. Há inúmeras formas de diferenciação que não representam, efetivamente, segregação" (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 280 e 281). A partir dessa compreensão inicial, torna-se importante ressaltar, também, que, dada a polissemia do conceito de segregação (SPOSITO, 2013), conforme supracitado, é necessário salientar que nesta investigação, o adjetivo "socioespacial" é privilegiado para caracterizar o substantivo "segregação", pois, conforme explicam as autoras, a segregação é de natureza espacial, contudo, esse processo só poderá ser compreendido por meio das articulações entre essa condição (espacial) e a condição social, ressaltando, assim, a perspectiva geográfica do conceito.

De acordo com Lefebvre (2001, p. 97, *destaques do autor*), "a segregação deve ser focalizada, com seus três aspectos, ora simultâneos, ora sucessivos: *espontâneo* (proveniente das rendas e das ideologias) - *voluntário* (estabelecendo espaços separados) - *programado* (sob o pretexto de arrumação e de plano)". Assim, a segregação denominada por Lefebvre (2001) como voluntária poderia se associar à autosegregação, materializada, nos espaços urbanos, na habitação em loteamentos fechados e condomínios horizontais de alto padrão, enquanto que a segregação programada se aproximaria da segregação imposta, a qual ocorre sob a ação do Estado e da gestão e planejamento urbanos, cristalizada, principalmente, no afastamento socioespacial dos

⁴⁵Apresentaremos, apenas, alguns elementos que permitem compreender a segregação em sua dimensão socioespacial. Um aprofundamento teórico pode ser obtido, por exemplo, no livro "A cidade contemporânea: segregação espacial" (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013), o qual reúne contribuições de Vasconcelos, Corrêa, Sposito, Carlos, Alvarez, Souza, Rodrigues, Serpa, Alves, sendo alguns deles utilizados para esta discussão.

cidadinos de baixo poder aquisitivo para as periferias das cidades no âmbito das políticas habitacionais, por exemplo, conforme discussão tecida anteriormente.

Villaça (2011), por meio de uma discussão que se origina do espaço urbano como fruto da ação humana, ou seja, socialmente produzido, parte do pressuposto de que "nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nossa sociedade" (VILLAÇA, 2011, p. 37). Assim, segundo ele, a desigualdade e a injustiça a ela associada são os maiores problemas do Brasil, decorrendo desse fato a importância da segregação nos estudos urbanos, pois, segundo ele, "[...] a segregação é a mais importante manifestação espacial urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade" (VILLAÇA, 2011, p. 37). Especificamente considerando as metrópoles, o autor defende que a segregação permite a leitura do desnível que existe entre o espaço urbano dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e o daqueles pertencentes às camadas de alto poder aquisitivo, decorrendo desse fato a seguinte afirmação: "nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias" (VILLAÇA, 2011, p. 37). Assim, a segregação, na perspectiva desse autor, poderá somente ser compreendida por meio da sua articulação com a desigualdade.

Para Carlos (2013), a segregação é a característica fundamental da produção do espaço urbano na contemporaneidade, sendo ela, em seus fundamentos, o negativo da cidade e da própria vida urbana. Para compreendê-la, é necessário entender a produção da cidade submetida à lógica da acumulação capitalista e aos ditames no neoliberalismo, sendo o espaço urbano produzido, então, sob a égide do valor de troca, o qual impõe-se ao uso social da cidade (CARLOS, 2013). Assim, a segregação estrutura-se e se consolida em oposição aos pressupostos do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001), o qual transforma-se, cada vez mais, conforme defende Carlos (2013), em um horizonte utópico.

Partindo da sua multidimensionalidade, Sposito (2013) explica que a segregação pode e deve ser vista a partir da valorização de algumas dimensões, dando, assim, força às análises tecidas em cada formação socioespacial e em cada cidade, partindo das diferentes particularidades e singularidades que existem. Nesse sentido, "pode-se dar maior relevância às condicionantes e expressões econômicas, às políticas, às étnicas, às culturais, bem como se deve estar atento a múltiplas combinações entre elas - sociopolíticas, etnorreligiosas, socioeconômicas etc." (SPOSITO, 2013, p. 63).

Assim, é necessário compreender o conceito para além da sua formulação inicial, reconhecendo-se a sua pluralidade em termos de diversidade e de amplitude, e para além da singularidade, ou seja, deparamo-nos, constantemente, com processos de segregação (SPOSITO, 2013). Nesse sentido, segundo Sposito (2013), temos as novas segregações: se, no Brasil, o conceito foi e permanece sendo importante para a compreensão das formas de discriminação e/ou de segmentação socioespaciais, associadas à favelização, e também para tratar da segmentação socioespacial, associada à periferização dos estratos de baixo poder aquisitivo por meio do afastamento socioespacial desses para residirem nos conjuntos habitacionais de interesse social, por exemplo, temos, nas cidades brasileiras após 1970, a ampliação dos espaços residenciais fechados, os quais não são exclusividade de realidades urbanas brasileiras e vêm, desde então, consoante Sposito (2013), sendo pesquisados à luz do conceito de segregação, mas agora a partir de novas expressões, como "autossegregação", cunhada por Corrêa (1989), e "enclaves fortificados", proposto por Caldeira (2000), sendo ambas expressões referentes aos espaços residenciais fechados supramencionados. Conforme apresentaremos na sequência, a fragmentação socioespacial também se apresenta, cada vez mais, como um conceito potente para essa discussão.

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

Na literatura dedicada ao estudo das cidades do sul e do norte, a noção de fragmentação socioespacial, segundo Prévôt-Schapira (2001), surge no final dos anos de 1980, sendo ela associada a "[...] componentes espaciais (desconexão física, descontinuidades morfológicas), dimensões sociais (retirada comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbana)"⁴⁶(PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 34 e 35, *tradução nossa*). A partir da utilização nestes três campos de investigação - o espacial, o social e o político -, a disseminação dessa noção nos estudos das metrópoles da América Latina propiciou a emergência de um novo perfil de cidade: a cidade fragmentada⁴⁷(PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008). Assim, na América Latina, três caminhos apontam para o processo de fragmentação socioespacial, de acordo com Prévôt-Schapira e Pineda (2008, p. 75):

[...] o estudo das políticas públicas e dos novos modos de governança das metrópoles continentais, a caracterização das transformações econômicas associadas à globalização e às novas estratégias do *management* empresarial e, por último, a **análise da relação, muitas vezes contraditória, entre mudança social e evoluções da estrutura urbana**. A inter-relação entre essas três lógicas multiplica os pontos de atrito e intensifica os antagonismos entre os atores e as redes que disputam e repartem o espaço urbano, em circunstâncias marcadas tanto pelo dinamismo econômico quanto pelo crescimento das desigualdades e da pobreza (*tradução nossa, grifo nosso*).⁴⁸

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

- é um **território policêntrico** onde se assiste à **perda da hegemonia do "centro" e à multiplicação de "novas centralidades"**;
- **aparecem áreas mistas**, muitas vezes mega complexos imobiliários que reúnem habitação, comércio, escritórios e lazer, ou comércio, indústria e serviços, sinal evidente da negação do zoneamento funcional associado à cidade industrial;

⁴⁶ Tradução nossa de: "[...] *componentes espaciales (desconexión física, discontinuidades morfológicas), dimensiones sociales (repliegue comunitario, lógicas exclusivas) y políticas (dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana)*".

⁴⁷ Conforme destaca Sposito (2013), trabalhar com a fragmentação socioespacial não pressupõe, apenas, constatar a cidade fragmentada (fato) a partir de descontinuidades territoriais no tecido urbano ou mesmo a partir dos muros e dos sistemas de segurança. Trabalhar com a fragmentação socioespacial pressupõe ir além: é necessária, segundo Sposito (2013), além da perspectiva do tempo e das articulações entre escalas, uma leitura do processo pelas práticas espaciais dos cidadãos.

⁴⁸ Tradução nossa de: "[...] *el estudio de las políticas públicas y de los nuevos modos de gobernanza de las metrópolis continentales, la caracterización de las transformaciones económicas asociadas a la globalización y a las nuevas estrategias del management empresarial, y, por último, el análisis de la relación, muchas veces contradictoria, entre cambio social y evoluciones de la estructura urbana. La interrelación entre estas tres lógicas multiplica los puntos de fricción e intensifica los antagonismos entre los actores y las redes que se disputan y se reparten el espacio urbano, en circunstancias marcadas a la vez por el dinamismo económico y el crecimiento de las desigualdades y de la pobreza*".

- surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfosocial, base de uma nova organização em que há **contiguidade sem continuidade**;
- cresce a dessolidarização do entorno próximo porque os indivíduos e actividades participam cada vez mais em redes de relações (movimento e troca de informações) à distância, fonte dos **fluxos complexos que cruzam o território, e que no geral não valorizam nem se exercem na proximidade imediata porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade**. Os padrões de actividades requerem agora uma frequência discreta (no mesmo sentido do comportamento matemático das variáveis não contínuas) de territórios afastados uns dos outros (*grifos nossos*).

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

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

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

À título de exemplificação, salientamos que indicativos e evidências da fragmentação socioespacial, pela ótica do consumo, podem ser identificados a partir de três direções principais: 1) a perda da hegemonia do centro principal como espaço de consumo de bens e de serviços, incluindo as práticas do lazer; 2) práticas espaciais reveladoras de um consumo segmentado; 3) a policentralidade como reveladora da fragmentação socioespacial, sobretudo a partir do consumo e das práticas de lazer nos *shopping centers*, além da utilização dos supermercados e dos hipermercados para a realização dessas práticas espaciais (SALGUEIRO, 2001; SPOSITO; GÓES, 2013; DAL POZZO, 2015; PEREIRA, 2018; SPOSITO; GÓES, 2019a). Esses

elementos são importantes para a nossa pesquisa, pois, embora tenhamos realizado uma leitura do processo de fragmentação socioespacial à luz da mobilidade urbana, definimos que, associada a ela, pesquisariamos as práticas espaciais de consumo de cidadãos residentes no recorte espacial que foi privilegiado na investigação.

Como forma de apresentar outros indicativos, evidências e tendências que apontam para a constituição da fragmentação socioespacial nas cidades, e, particularmente, nas seis cidades médias estudadas no projeto temático⁴⁹ "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo", optamos por citar o trecho a seguir, o qual é significativo, pois revela que a fragmentação socioespacial é um processo complexo, que pode ser pesquisado e identificado à luz de diferentes perspectivas analíticas, sendo ele, segundo Sposito e Góes (2019a, p. 104), revelado "[...] pela sobreposição entre permanências e transformações, numa incalculável multiplicação de possibilidades".

- a) **crescimento da implantação de espaços residenciais fechados**, revelando a substância da segregação contemporânea, expressa como autosegregação;
- b) **afastamento espacial dos mais pobres**, processo que já é marca das cidades brasileiras, mas que se radicaliza em decorrência dos programas de produção de habitação de interesse social e das escolhas espaciais feitas pelo poder público;
- c) além de separação, **oposição entre os espaços residenciais dos mais ricos e os dos mais pobres**, tanto por meio da distância física entre eles como por intermédio das barreiras e controles materiais e imateriais que asseguram a tal separação de natureza socioespacial e todos os tipos de clivagens dela decorrentes;
- d) combinação paradoxal entre **maiores desigualdades socioespaciais, na escala das cidades, e maior homogeneidade socioespacial na escala dos setores que a compõem**, um dos elementos da estrutura fragmentada que a caracteriza;
- e) contradição entre melhoria das condições socioeconômicas para o consumo e **diminuição das condições de acesso ao espaço urbano, revelada pelas distâncias entre espaços de moradia e os de consumo**;
- f) **maior distinção entre as práticas espaciais associadas ao consumo**, segundo classes sociais, faixas etárias, grupos e indivíduos;
- g) **sobreposição de estruturas centro-periféricas, característica das cidades latino-americanas, por estruturas espaciais mais complexas, multi(poli)cêntricas**, porque as escolhas espaciais das grandes empresas assim o desenham, mas também porque as práticas espaciais dos consumidores sobre

⁴⁹ O referido projeto temático identificou, pela ótica do consumo, indicativos e evidências da fragmentação socioespacial em Londrina, Presidente Prudente, São José do Rio Preto e Ribeirão Preto, sendo que nas outras duas cidades médias estudadas, Marília e São Carlos, os resultados foram reveladores de diferenciação socioespacial, não havendo indicativos nítidos de fragmentação socioespacial a partir da perspectiva analítica privilegiada na pesquisa (SPOSITO; GÓES, 2019a).

o projeto de cidade que se quer impor rabiscam suas escolhas, reafirmando os interesses daquelas, mas também anunciando os seus desejos, mais e mais, associados ao consumo, não apenas de bens e serviços, mas também dos lugares onde eles se realizam (SPOSITO; GÓES, 2019a, p. 104, *grifos nossos*).

PARTE 3

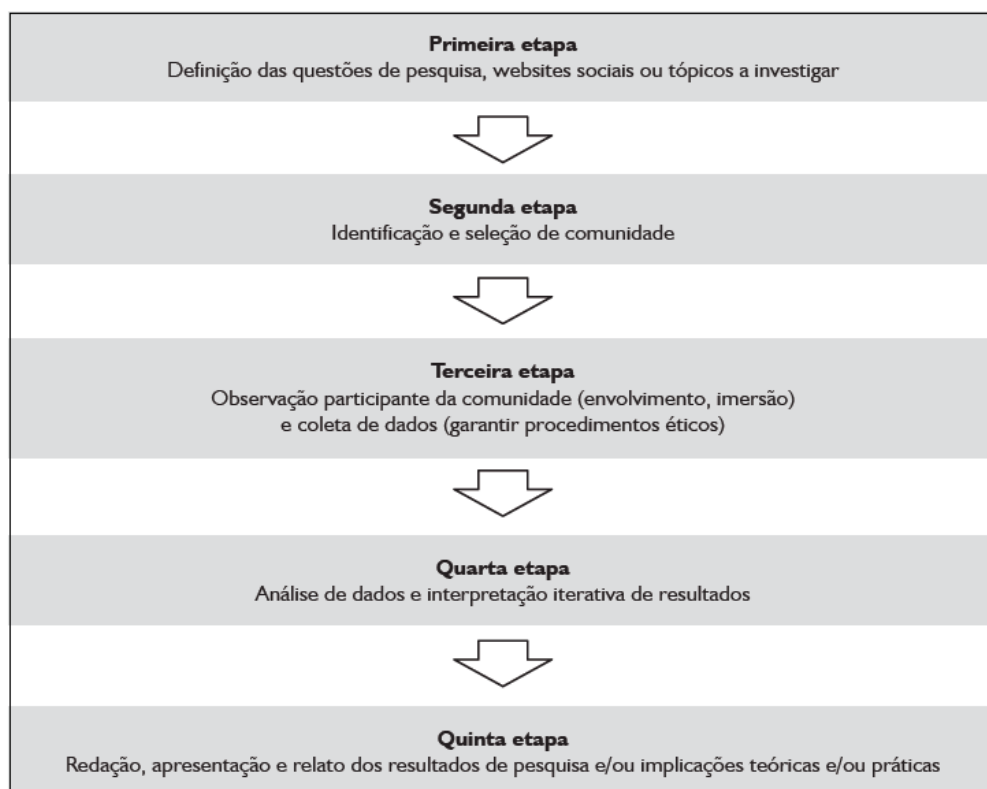
VÁRIAS VOZES, DIFERENTES PERSPECTIVAS E PRÁTICAS ESPACIAIS

5. Os resultados da Netnografia

5.1. Avaliação dos grupos e das páginas do *Facebook* e seleção da comunidade *online* adequada

Os procedimentos de pesquisa ligados ao método da Netnografia, segundo Kozinets (2014), envolvem uma adaptação dos percursos trilhados no âmbito da etnografia, sendo aquele orientado a partir de seis passos: 1) planejamento do estudo; 2) entrada - imersão na rede social virtual, em websites ou em outros grupos virtuais, como o *WhatsApp*, visando à realização da pesquisa; 3) coleta de dados; 4) interpretação; 5) garantia de padrões éticos; 6) representação da pesquisa. Esses caminhos da pesquisa netnográfica definidos por Kozinets (2014) foram distribuídos pelo autor em cinco etapas, conforme o Fluxograma 1, sendo que a primeira foi realizada no âmbito da elaboração do nosso projeto de pesquisa, no qual definimos os objetivos da investigação, as suas questões norteadoras e o website de rede social - *Facebook* - que seria utilizado, conforme apresentamos na seção dos procedimentos metodológicos.

Fluxograma 1: Etapas para a realização de uma pesquisa netnográfica, segundo Kozinets (2014).



Obtido em: Kozinets (2014, p. 63).

Consoante Kozinets (2014), uma importante vertente da Netnografia é a abordagem participativa⁵⁰ para a investigação sobre culturas e comunidades *online*⁵¹, sendo isso o elemento que a diferencia de uma simples coleta, codificação e análise de dados *online* qualitativos, visto que, segundo ele, a Netnografia vai além: ela também realiza essas etapas de investigação, todavia, possui o pressuposto do contato com os membros das comunidades *online* que estão sendo investigadas, assim como ocorre no campo da etnografia. Dessa forma, para a realização da abordagem participativa, e, portanto, do trabalho de campo netnográfico, é necessário, conforme explica Kozinets (2014), a definição de critérios de seleção, que serão utilizados para avaliar as comunidades identificadas como potenciais para a realização da pesquisa, e, portanto, identificar em qual (quais) delas focar a investigação, sendo essas ações referentes à segunda etapa da pesquisa netnográfica, conforme o fluxograma apresentado. Para essa seleção, o referido pesquisador apresenta seis critérios norteadores, destacando que a(s) comunidade(s) deve(m) ser:

1. **Relevantes:** elas se relacionam com seu foco e questão(ões) da pesquisa;
2. **Ativas:** elas têm comunicações recentes e regulares;
3. **Interativas:** elas têm um fluxo de comunicações entre os participantes;
4. **Substanciais:** elas têm uma massa crítica de comunicadores e um sentimento energético;
5. **Heterogêneas:** elas têm diversos participantes diferentes;
6. **Ricas em dados:** oferecendo dados mais detalhados ou descritivamente ricos (KOZINETTS, 2014, p. 87, *grifos nossos*).

A partir desses critérios norteadores, estabelecemos categorias analíticas e iniciamos um processo de avaliação de sete grupos/páginas do *Facebook*, e elaboramos/organizamos o Quadro 4, no qual avaliamos as características deles, que orientaram a seleção da página que foi utilizada como principal em nossa pesquisa, e, portanto, aquela na qual, além de obter e categorizar os comentários e as postagens, procedemos à realização da abordagem participativa.

Utilizamos todos os critérios de seleção apresentados por Kozinets (2014), exceto a heterogeneidade, visto que o autor não explicita em qual âmbito de análise a heterogeneidade deve ser focalizada, e, portanto, vista como crucial para a seleção. Em nossa pesquisa, por exemplo, partimos do pressuposto de que os grupos e as páginas deveriam apresentar homogeneidade em termos de área de residência dos membros - os cidadãos pesquisados

⁵⁰ Bernardes (2020) explica que há outras formas de Netnografia que não são participativas, sendo, por exemplo, associadas somente à observação.

⁵¹ Comunidade *online* é aquela "[...] manifesta por meio de qualquer forma de comunicação mediada pelo computador; um grupo de pessoas que se comunicam e compartilham interação social e laços sociais por meio da internet ou de outra comunicação mediada por computador, como correio eletrônico, listas, fóruns, grupos de discussão, websites de compartilhamento de fotos, blogs, mundos virtuais ou websites de redes sociais; os níveis de participação variam amplamente, desde assinantes em grande parte passivos até organizadores altamente envolvidos" (KOZINETTS, 2014, p. 176).

deveriam residir no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" -, não obstante, a heterogeneidade é importante quando estabelecemos que, *a priori*, os cidadãos que seriam convidados para as entrevistas, a partir dos resultados da Netnografia, deveriam ser diferentes entre si em termos de gênero, idade, profissão e área de residência dentro do conjunto habitacional. Para cada critério adotado, classificamos os grupos e as páginas em *adequados* ou *inadequados*, além de apresentar os elementos que justificam as classificações atribuídas.

Quadro 4: Ribeirão Preto. Avaliação dos grupos e das páginas do *Facebook* a partir dos critérios propostos por Kozinets (2014). 2020. (*)

Nomes dos grupos e das páginas	Critérios					Avaliação Final
	Relevância	Comunicação	Interação	Criticidade	Dados	
Jardim Cristo Redentor	Adequado Há debates, embora singelos, sobre as necessidades da população	Inadequado Não há comunicações recentes e regulares	Adequado Há interação entre os participantes	Inadequado A maioria dos comentários é aleatória e não contribui para os debates	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado
Jardim Cristo Redentor Ribeirão Preto-SP	Inadequado O foco do grupo é o oferecimento de bens e de serviços	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Inadequado Embora haja muitas publicações, não há muitas curtidas, comentários e diálogos nas postagens	Inadequado Não há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado
Jardim Cristo redentor	Inadequado O foco do grupo é o oferecimento de bens e de serviços	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Inadequado Embora haja muitas publicações, não há muitas curtidas, comentários e diálogos nas postagens	Inadequado Não há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado
Pacaembu Vida Nova Ribeirão Preto/SP - Parque do Cristo	Inadequado O foco do grupo é o oferecimento de bens e de serviços	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Inadequado Embora haja muitas publicações, não há muitas curtidas, comentários e diálogos nas postagens	Inadequado Não há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado

Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor	Adequado O foco do grupo é o debate sobre assuntos pertinentes ao conjunto habitacional, inclusive sobre o oferecimento do transporte público, além de ser um meio de divulgação de informações importantes por intermédio da atuação do presidente da associação	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Adequado As publicações diárias geram várias curtidas, comentários e diálogos entre os moradores	Adequado Há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Adequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, contudo, são relevantes no tocante ao nível de detalhamento e ao nível de descrição, sendo, também, relevantes para a pesquisa	Adequado
casas e moradores pacaembu nova vida ribeirão	Inadequado O foco do grupo é o oferecimento de bens e de serviços	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Inadequado Embora haja muitas publicações, não há muitas curtidas, comentários e diálogos nas postagens	Inadequado Não há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado
vida nova ribeirão	Inadequado O foco do grupo é o oferecimento de bens e de serviços	Adequado Há comunicações recentes e regulares	Inadequado Embora haja muitas publicações, não há muitas curtidas, comentários e diálogos nas postagens	Inadequado Não há posicionamento crítico nas postagens e nos comentários	Inadequado Os dados, as informações e os debates não são relevantes em termos de quantidade, de nível de detalhamento, de nível de descrição e de relevância para a pesquisa	Inadequado

Organização e Elaboração: Alexandre Antonio Abate (2020).

(*) Os nomes das páginas e dos grupos estão escritos exatamente da forma como foram registrados no *Facebook*.

A partir da avaliação realizada e apresentada no Quadro 4, definimos que a Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor" seria privilegiada para a execução da pesquisa netnográfica. Ela foi criada em dezembro de 2019 e possuía, no início da nossa pesquisa, 731 membros curtindo-a e 780 pessoas seguindo as publicações e a dinâmica interativa desenvolvida. Em junho de 2021, para fins de comparação, 2.413 pessoas curtem essa página e 5.261 seguem as publicações, o que demonstra a sua relevância. Conforme mensagem divulgada pelo(pela) idealizador(a), a missão da página é "proporcionar o melhor aos moradores⁵²", sendo que a página é descrita como "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor: unindo forças com os moradores para um ambiente saudável para todos⁵³".

5.2. Análise das postagens e dos comentários

Este subtópico concerne ao primeiro eixo de discussão referente à quarta etapa da pesquisa netnográfica - análise de dados e interpretação de resultados -, conforme os pressupostos de Kozinets (2014). Neste eixo, apresentaremos os dados obtidos por meio da primeira atividade da terceira etapa da Netnografia - a coleta de dados -, oriunda da observação não-participante da página do *Facebook*. Destacamos que esta terceira etapa é complexa devido à impossibilidade de interação com os membros da página privilegiada em nossa pesquisa. Desse modo, a eficácia dela depende da realização de postagens e de debates que sejam pertinentes para a nossa investigação - eis o motivo pelo qual essa atividade de pesquisa foi realizada durante um tempo relativamente longo, tendo sido iniciada em janeiro de 2020 e finalizada no final do referido ano.

Amparamo-nos, para a realização dessa primeira atividade de pesquisa, em Kozinets (2014) e na tese de Carvalho (2019), a qual buscou compreender, dentre outros elementos, a relação - tanto subjetiva quanto objetiva - que os cidadãos residentes em conjuntos habitacionais periféricos do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) passaram a estabelecer com as cidades de Presidente Prudente-SP e São Carlos-SP, após a conquista da casa própria (CARVALHO, 2019). Assim, Carvalho (2019) analisou as implicações da casa própria para os seus moradores, buscando identificar se as estratégias visando à superação dos problemas locais reforçam a lógica socioespacial fragmentária ou possibilitam uma nova "insurgência da cidadania" (HOLSTON, 2013 *apud* CARVALHO, 2019). Para a realização dos seus objetivos,

⁵² Trecho extraído da Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*. Não há divulgação do(a) usuário(a) responsável pela descrição.

⁵³ Idem.

a referida pesquisadora utilizou, dentre outros procedimentos metodológicos, a Netnografia, realizando uma categorização de postagens e de comentários de grupos do *Facebook*, sendo que esse formato de organização dos conteúdos publicados na rede social virtual foi utilizado como inspiração em nossa pesquisa.

Identificamos, por intermédio do processo de categorização, que as postagens e os comentários realizados na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor" podem ser organizados, prevalentemente, a partir de seis grandes categorias:

1) infraestrutura: constatamos a divulgação de informações e debates sobre os problemas infraestruturais das casas e do conjunto habitacional - iluminação pública, áreas verdes, ruas e avenidas, dentre outros -, sendo, pois, um canal de comunicação e de interação entre os cidadãos e aqueles que lideram a Associação de Moradores, os quais apresentam os problemas para a Pacaembu Construtora e para o Poder Público Municipal, havendo, posteriormente, a comunicação, por esse canal, referente aos atendimentos das demandas apresentadas;

2) mobilidade e acessibilidade: há postagens e debates sobre o atendimento do transporte público coletivo;

3) educação: divulgação de informações e debates referentes à escola municipal de educação infantil do conjunto habitacional, assim como outros assuntos pertinentes à educação, como prazos para matrícula e compartilhamento de informações, a pedido dos coordenadores das escolas, referentes às atividades que estão sendo feitas remotamente no período de pandemia;

4) saúde: divulgação de informações sobre campanhas de vacinação e sobre a Unidade Básica de Saúde (UBS) do conjunto habitacional, assim como postagens concernentes às medidas necessárias para o combate à COVID-19;

5) (in)segurança: são apresentados, dentre outras situações, casos de roubos e de furtos no conjunto habitacional, assim como as medidas que são tomadas pela Associação de Moradores;

6) assistencialismo, cooperação e organização: há postagens, campanhas e ações que visam ao auxílio àqueles que necessitam, independente da natureza da necessidade. Desse modo, são exemplos dessa categoria: a) as campanhas de doação de alimentos promovidas nessa página e as solicitações de cestas básicas direcionadas ao poder público; b) a realização de *lives* nas quais o presidente da Associação de Moradores interage com os cidadãos e auxilia-os a respeito

de temas variados; c) o agendamento de reuniões presenciais, nas quais os moradores debatem os problemas do conjunto habitacional e buscam ações coletivas para resolução deles, além do agendamento de reuniões nas quais os líderes da Associação de Moradores auxiliam aqueles que não têm acesso à internet ou não possuem conhecimento para utilizá-la.

A fim de apresentar alguns dados extraídos dessa página do *Facebook*, organizamos o Quadro 5, no qual reunimos postagens e comentários referentes a cinco dessas categorias identificadas, as quais, embora não sejam relacionadas com a temática da nossa pesquisa, demonstram o bom nível de interação entre os moradores que vivem no conjunto habitacional e o engajamento da Associação de Moradores em atuar conjuntamente em prol da população residente no Cristo Redentor.

Quadro 5: Ribeirão Preto. Postagens e comentários obtidos na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*. 2020.(*)

Categorias	Postagens e Comentários	
<p>Infraestrutura</p>	<p>"Mais um retorno da Construtora Pacaembu, que a todo contato nos atende prontamente,dando-nos retorno para as nossas reivindicações.</p> <p>'Olá, boa tarde. Estou ótimo, graças a Deus. Agradeço pelo <i>feedback</i>. Em relação à iluminação, até semana que vem estaremos finalizando o reparo e a manutenção das praças e das áreas de lazer. O nosso terceiro responsável já está devidamente autorizado. Em relação às roçadas e aos cuidados com os parques, também cobramos o responsável e definimos que toda a manutenção de roçada será realizada no período de 20/20 dias, assim como a manutenção do <i>playground</i>, etc. Vale lembrar que as áreas institucionais e comerciais não serão de responsabilidade da Pacaembu. Hoje constam em nosso estoque 49 lotes comerciais, que serão devidamente cuidados. A manutenção do asfalto, igualmente será de responsabilidade da Pacaembu. Estamos notificando a empresa responsável pelo serviço para que retorne até o local e faça os devidos reparos. Agradeço desde já a compreensão - Equipe Pacaembu' " - Postagem realizada em março de 2020 pelo presidente da Associação de Moradores.</p>	<p>"Mais um chamado de ajuda do senhor José. Há mais de um ano que esta água está vazando e nós nos comprometemos em ajudar a solucionar este problema. Ontem mesmo, dia 20, já comuniquei os responsáveis do DAERP e os mesmos nos informaram que o quanto antes o problema será solucionado. Gostaria de agradecer ao senhor José por acreditar no nosso trabalho. Juntos faremos mais" - Postagem realizada em abril de 2020 pela Associação de Moradores.</p>
<p>Educação</p>	<p>"Boa noite, pessoal! A Coordenadora Pedagógica Lúcia, da Escola Fabio Barreto, nos disponibilizou em arquivos as atividades para todas as séries. A recomendação é que todas as atividades sejam guardadas da melhor forma (coladas no caderno/ envelope) para que futuramente possam ser entregues aos professores. Neste período de recesso, foram enviadas atividades mais lúdicas, sem muita exigência. A partir do dia 20/04, serão enviadas mais atividades e orientações. Sendo assim, abaixo segue o <i>link</i> para as atividades separadas por série [...]" - Postagem realizada em março de 2020 pela Conselheira Fiscal e pelo presidente da Associação de Moradores.</p>	<p>"Pessoal, boa tarde! A professora Fabiana, do 1º ano C, da tarde, da Escola Fabio Barreto, precisa falar com três alunos, para enviar atividades para serem feitas em casa. São eles: Marcelo Henrique, Lucas Pereira e Marcela de Freitas. Caso alguém conheça essas crianças, avisem aos pais que a professora quer incluí-los no grupo de estudos. Agradeço a colaboração de todos!" - Postagem realizada em abril de 2020 pela Conselheira Fiscal da Associação de Moradores.</p>

Saúde	<p>"Pelo amor de Deus... o povo não tem consciência mesmo, hein? Como joga um televisor no meio do mato assim? Só uma dica... As larvas podem continuar crescendo mesmo jogando a água na sarjeta. Seria bom jogar água sanitária ou sal para que elas morressem" - Comentário realizado em janeiro de 2020 numa postagem na qual os moradores debatiam as ações de limpeza que estavam sendo feitas devido à proliferação do mosquito <i>Aedes Aegypti</i>.</p>	<p>"Bom dia, moradores. Não esqueçam que a campanha de vacinação contra a gripe teve início hoje para os idosos a partir de 60 anos. O horário é de 8h30 às 16hs. Abaixo, a relação dos locais [...]" - Postagem realizada em abril de 2020 pela Conselheira Fiscal da Associação de Moradores.</p>
(In)segurança	<p>"Depois do furto de toda a fiação, olhem como ficou a praça da Rua Carlos Rossini... literalmente sem condições de uso. Sem falar do perigo iminente que os moradores correm. Agora há pouco saiu uma matéria sobre o caso, e a resposta da prefeitura é que eles irão avaliar o caso. Cômico, não é?" - Postagem realizada em janeiro de 2020 pelo presidente da Associação de Moradores.</p> <p>"Sabem o que iria resolver? Fechar o bairro; por uma portaria. Audacioso, mas iria evitar que colocassem fogo na mata; que quebrassem os parques; que roubassem os fios de todos os postes das áreas verdes; que gente de fora dominasse as quadras. Iria acabar com essa 'merda' de pipa; acabar com os carros que ficam com som alto. Iríamos ter paz e fazer jus ao sonho de termos a nossa casa, tão sonhada e tão difícil de ser conquistada. Perdemos a paz e virou um pesadelo ao ponto de muita gente estar vendendo e se mudando..." - Comentário feito por um morador do Cristo Redentor numa publicação da Associação de Moradores.</p>	<p>"Boa tarde, moradores. Muitas informações têm circulado pelas redes sociais a respeito dos furtos que estão sendo relacionados a um veículo Peugeot. Sabemos da angústia de todos os moradores em relação a deixar suas residências sozinhas, pois precisam sustentar suas famílias. Porém, cautela quanto à repostagem dessas informações é sempre preciso. Muitos dizem que houve recuperação de objetos e que talvez os 'bandidos' tenham sido presos, mas acompanhamos sempre os noticiários de Ribeirão Preto, e até o momento não se divulgou nada na imprensa referente à apreensão desses objetos e nem tão pouco que estes 'bandidos' foram presos [...]" - Postagem realizada em fevereiro de 2020 pelo presidente da Associação de Moradores.</p>
Assistencialismo, Cooperação e Organização	<p>"Bom dia, moradores. A partir de hoje, dia 20/04, na rua Mariana Junqueira, 887, na Multiclínica, eu, em nome da Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor, estarei como voluntário ajudando pessoas que não conseguiram fazer o pedido do auxílio emergencial. Nós seremos monitores e iremos ajudar cada um que estiver no local. Também iremos ajudar aqueles que estão com o seu CPF inválido. Todos esses serviços são <i>online</i> e iremos fazer de forma organizada por causa da pandemia, seguindo todos os critérios de segurança. Pedimos que todos usem máscaras. No local temos uma quantidade de cadeiras, então seguiremos um agendamento pelo número (xx) x xxxx-xxxx e iremos passar datas e horários disponíveis. No local teremos álcool em gel e máscaras para aqueles que não possuem. Aguardo vocês lá" - Postagem realizada em abril de 2020 por um membro da Associação de Moradores.</p>	<p>"O vírus da 'fome' mata todos os dias 8.500 crianças, e a vacina existe! Chama-se comida! Ah, mas isso não aparece na TV... Sabe por quê? Porque a fome não mata os ricos! Quer nos ajudar a diminuir o sofrimento destas famílias? Chame pelo WhatsApp: (xx) x xxxx - xxxx" - Postagem realizada em abril de 2020 pelo presidente da Associação de Moradores.</p>

Dados extraídos de: Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*. **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2020).

(*) Todos os nomes citados nas postagens e nos comentários são pseudônimos.

Além da categorização dos comentários concernentes às categorias do Quadro 5, realizamos, ainda, a análise de conteúdo das publicações, visando à identificação daquelas mais relevantes, conforme explicamos no âmbito dos procedimentos metodológicos que orientam a nossa pesquisa. Dessa forma, a relevância das publicações foi identificada por meio da análise do número e da pertinência⁵⁴ dos comentários, além do número de curtidas/reações⁵⁵ e de compartilhamentos. Após essa análise, identificamos a postagem, de cada categoria, para além da temática da nossa investigação, que foi a mais importante, em termos de interação, para os sujeitos que integram a rede social virtual. Destacamos que, referente à categoria "Educação", a publicação mais emblemática está associada à mobilidade e à acessibilidade urbanas e, portanto, ela será analisada posteriormente por intermédio de uma articulação entre as duas categorias.

Como forma de demonstrar o número de publicações concernente às categorias, apresentamos as Tabelas 3 e 4, as quais foram organizados no âmbito da análise de conteúdo. Nelas, destacamos, ainda, as publicações que foram selecionadas para a realização da análise de discurso. Outro elemento que enfatizamos é o fato de que a maioria das publicações é referente à categoria "Infraestrutura", conforme a Tabela 4 revela. Assim, essa temática, durante o tempo de realização da nossa investigação, foi a que mais interessou aos sujeitos da rede social virtual.

⁵⁴ Esse foi um dos prismas analíticos, visto que, em algumas publicações, os comentários não representavam, necessariamente, a visão dos cidadãos quanto à postagem e não promoviam a realização de debates entre eles, isto é, muitos comentários foram feitos apenas para marcar outro usuário da rede social virtual, para que ele pudesse ser direcionado à publicação, ou apenas para que a postagem permanecesse em evidência por meio de comentários do termo *up*, que movimenta a postagem e permite que ela volte a aparecer na linha do tempo dos usuários. Optamos, portanto, por privilegiar as publicações com comentários relevantes.

⁵⁵ No *Facebook*, além do mecanismo de curtir os conteúdos, há a possibilidade de o usuário demonstrar reações de amor, de ódio, de risos, dentre outros.

Tabela 3: Número de comentários, de curtidas/reações e de compartilhamentos referente às publicações das categorias (in)segurança, saúde, educação e assistencialismo, cooperação e organização.

(Insegurança)					Saúde					Educação					Assistencialismo, Cooperação e Organização				
Data	A	B	C	D	Data	A	B	C	D	Data	A	B	C	D	Data	A	B	C	D
05/02/20	9	9	2	20	22/02/20	31	96	25	152	08/01/20	0	1	4	5	13/12/19	5	13	0	18
19/02/20	0	14	3	17	19/03/20	2	10	5	17	17/01/20	0	3	1	4	03/01/20	0	3	1	4
28/05/20	3	11	1	15	23/03/20	0	3	3	6	22/01/20	5	9	1	15	13/03/20	2	13	0	15
05/06/20	4	32	2	38	28/04/20	8	4	1	13	27/01/20	0	4	5	9	31/03/20	7	4	1	12
05/07/20	18	75	6	99	05/07/20	5	27	5	37	03/02/20	5	3	4	12	01/04/20	0	12	6	18
20/09/20	8	28	6	42	13/11/20	10	17	1	28	03/02/20	2	2	8	12	12/04/20	1	12	0	13
20/10/20	4	11	1	16	17/11/20	40	87	10	137	23/03/20	2	6	0	8	20/04/20	3	12	1	16
										27/03/20	0	1	2	3	06/05/20	0	6	4	10
										27/03/20	0	2	2	4	09/06/20	12	37	1	50
										06/05/20	0	6	1	7	22/06/20	23	32	16	71
										15/10/20	0	17	2	19	03/07/20	10	64	1	75
															20/07/20	35	54	2	91
															01/09/20	6	22	8	36
															10/09/20	21	60	1	82
															15/09/20	10	23	1	34
															30/11/20	3	10	0	13
Total de publicações: 7					Total de publicações: 7					Total de publicações: 11					Total de publicações: 16				

Legenda: **A** - Número de comentários; **B** - Número de curtidas/reações; **C** - Número de compartilhamentos; **D** - Total de interações de cada publicação.

Em **vermelho**, as publicações que foram selecionadas para a realização da análise de discurso.

Dados extraídos de: Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*. **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2021).

Tabela 4: Número de comentários, de curtidas/reações e de compartilhamentos referente às publicações da categoria infraestrutura.

Infraestrutura									
Data	A	B	C	D	Data	A	B	C	D
20/12/19	5	1	0	6	02/07/20	13	48	4	65
28/12/19	0	2	1	3	03/07/20	28	47	7	82
30/12/19	0	4	1	5	15/07/20	22	142	8	172
05/01/20	0	9	1	10	16/07/20	3	20	0	23
08/01/20	0	5	3	8	18/07/20	16	24	5	45
14/01/20	9	18	1	28	19/07/20	17	97	4	118
19/01/20	8	12	2	22	03/08/20	41	131	4	176
19/01/20	15	32	4	51	13/08/20	0	4	3	7
23/01/20	1	6	0	7	13/08/20	1	19	0	20
28/01/20	0	8	1	9	13/08/20	8	42	6	56
31/01/20	4	3	0	7	25/08/20	11	75	4	90
01/02/20	0	1	0	1	27/08/20	13	56	0	69
09/02/20	0	20	7	27	01/09/20	6	19	0	25
19/02/20	0	2	0	2	21/09/20	10	11	1	22
03/03/20	0	4	1	5	07/10/20	7	11	0	18
04/03/20	0	8	3	11	07/10/20	14	14	1	29
12/03/20	0	6	2	8	04/11/20	58	43	46	147
12/03/20	8	22	2	32	11/11/20	5	8	1	14
29/04/20	2	5	0	7	12/11/20	0	7	2	9
17/05/20	50	136	17	203	13/11/20	4	21	0	25
07/06/20	26	96	12	134	24/11/20	2	21	2	25
15/06/20	9	80	6	95	25/11/20	3	22	8	33
19/06/20	20	46	1	67	30/11/20	5	23	3	31
23/06/20	14	23	5	42	30/11/20	8	60	2	70
24/06/20	6	21	2	29	07/12/20	3	22	0	25
27/06/20	6	50	2	58	17/12/20	3	43	4	50
28/06/20	23	53	4	80	18/12/20	2	23	4	29
30/06/20	20	66	1	87	20/12/20	6	27	8	41
02/07/20	11	37	12	60	22/12/20	3	29	4	36
Total de publicações: 58									

Legenda: **A** - Número de comentários; **B** - Número de curtidas/reações; **C** - Número de compartilhamentos; **D** - Total de interações de cada publicação.

Em **vermelho**, a publicação que foi selecionada para a realização da análise de discurso.

Dados extraídos de: Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*. **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2021).

Iniciamos a nossa sucinta análise pela postagem selecionada atinente à categoria "Infraestrutura". Em 17 de maio de 2020, a Associação de Moradores postou fotos referentes ao trabalho coletivo e voluntário que é desenvolvido por alguns moradores do conjunto habitacional com vistas à limpeza dos espaços públicos. Na postagem, o responsável por ela destacou que a limpeza deveria ser realizada pelo poder público de Ribeirão Preto, o qual é negligente perante à prestação desse serviço no conjunto habitacional, e destacou que os materiais utilizados para a limpeza são pagos pelos próprios moradores:

Mais uma vez a Associação de Moradores e os voluntários fizeram a limpeza das avenidas e das praças do bairro, serviço esse que é dever da Prefeitura Municipal, mas o senhor prefeito prefere gastar milhões com o aluguel de ambulâncias e com a restauração da Maria Fumaça [locomotiva é patrimônio tombado da cidade e ficava exposta na Praça Francisco Schmidt, situada na área central de Ribeirão Preto⁵⁶]. Enquanto isso, nem os sacos plásticos são destinados para nós e os moradores usam recursos próprios para a aquisição dos materiais e dos equipamentos. Mais uma vez gostaria de agradecer aos colaboradores, que forneceram água e lanches para essa maravilhosa equipe, e também ao Império - materiais de construção - pela doação dos equipamentos (Publicação realizada em maio de 2020 pela Associação de Moradores).

Os comentários realizados na publicação versavam sobre: 1) cidadãos parabenizando à equipe de voluntários pelo trabalho realizado; 2) moradores perguntando como poderiam ajudar nas próximas atividades; 3) moradores apresentando comentários convergentes à publicação no que tange à irresponsabilidade do Prefeito Municipal. Vejamos, a seguir, alguns comentários:

Beatriz: Parabéns a todos. Esperar pela prefeitura está difícil. Parabéns pela iniciativa.

Regiane: Trabalho INCRÍVEL o de vocês, mas não seria necessário se as pessoas tivessem respeito e consciência. Já que nem todos têm, que bom que existem vocês! Como fazer para participar? Gostaria de ajudar.

Rebeca: Além do prefeito folgado, têm pessoas sem noção e sem educação que ficam na praça todos os dias. Lancham lá e jogam até garrafinhas de refrigerante na praça. Isso é muito triste.

Marta: Tentei até marcar aqui o Prefeito Duarte Nogueira para ele aprender, mas não consegui.

(Comentários feitos na publicação realizada em maio de 2020 pela Associação de Moradores).

Alguns meses antes da publicação anterior, em 22 de fevereiro de 2020, a Associação de Moradores fez uma publicação que diz respeito à saúde pública, concernente à proliferação de escorpiões no conjunto habitacional, e apresentou algumas fotografias desses animais nos espaços públicos do conjunto habitacional. O conteúdo dessa publicação se associa à atividade de limpeza que os moradores voluntários realizam no conjunto habitacional.

⁵⁶ Informações obtidas em Portal G1 (2021).

Avenida 2 sendo monitorada por voluntários e moradores do bairro. A situação é grave e muitos não levam a sério. A picada de um escorpião pode levar à morte, então vamos nos conscientizar para podermos ter os locais de lazer limpos e seguros para as nossas crianças. O trabalho não para. Amanhã, novamente, estaremos fazendo o monitoramento dessa avenida. Venha fazer parte do nosso mutirão.

(Publicação realizada em fevereiro de 2020 pela Associação de Moradores).

Nos comentários dessa publicação, moradores relataram que estavam encontrando escorpiões dentro das casas e parabenizaram aos voluntários. Houve, ainda, uma denúncia - a qual a Associação de Moradores disse que iria averiguar - feita por Cristina: "Uma coisa que estou reparando também: dependendo do lixo, o caminhão não recolhe e eles deixam as sacolas de lixo do mesmo jeito que as deixamos", disse ela. Percebe-se, por meio desse exemplo, que o diálogo dos cidadãos com a Associação de Moradores por intermédio dos comentários realizados nas publicações, muitas vezes, extrapola os assuntos propostos para o debate, enriquecendo, portanto, a interação entre eles. Enfatizamos, ainda, que não houve, nos comentários, pontos de divergência entre o conteúdo da publicação e as visões daqueles que se envolveram nos diálogos.

Concernente à categoria "Assistencialismo, Cooperação e Organização", a publicação mais emblemática foi realizada pela Associação de Moradores em 22 de junho de 2020:

Bom dia a todos! Com o intuito de ajudar neste momento de pandemia, gostaríamos de pedir para as famílias que têm filhos matriculados na Creche "Fabio Musa" e ainda não retiraram o kit merenda, que entrem em contato conosco ou com a secretaria da escola. Também estão disponíveis os kits verduras para as pessoas que têm o Bolsa Família. É muito triste ver os alimentos estragarem num momento tão difícil para todos. Esperamos que essas famílias entrem em contato o mais rápido possível!! Agradecemos a todos pelo apoio, confiança e união! Conceição - Conselheira Fiscal - e Miguel - Presidente da Associação.

(Publicação realizada em junho de 2020 pela Associação de Moradores).

A publicação acima revela uma importante atitude realizada pelos poderes públicos de várias cidades brasileiras no âmbito da pandemia: a doação dos alimentos que seriam utilizados na merenda escolar para as famílias dos estratos socioeconômicos não privilegiados, devido à realização das aulas virtualmente. Na publicação, referente à escola supracitada, a Associação de Moradores destaca que todas as famílias com filhos matriculados teriam acesso aos alimentos, contudo, as verduras seriam somente para as famílias que recebiam o Bolsa Família e, portanto, se enquadrariam nos estratos que destacamos. Optamos por evidenciar esse fato, visto que ele foi um ponto de debate entre os cidadãos. Num primeiro momento, alguns moradores do conjunto habitacional perguntaram se poderiam ter acesso aos alimentos e a Associação de Moradores ressaltou que somente as famílias delimitadas na postagem poderiam ter acesso a eles. Esse fato

revela que muitos moradores da nossa área de estudo, sobretudo durante este contexto pandêmico, estão enfrentando a fome, o que justifica as inúmeras campanhas de doação de alimentos que a Associação de Moradores vem, desde o início da pandemia, promovendo, conforme o nosso acompanhamento diário das publicações possibilitou identificar. A seguir, destacamos o comentário realizado por Camila, a qual defende que todos que necessitam sejam amparados durante a pandemia. Lúcia, por exemplo, concordou com ela e disse: "Tantos alimentos estragando e só quem tem Bolsa Família tem direito. Lamentável".

Camila: A escola dispõe de um telefone e acredito que ela poderia ligar para os pais dessas crianças e estipular um prazo para buscarem. Após o prazo, os kits e as verduras poderiam ser doados para tanta gente que precisa. Na escola da minha filha, teve mãe que assinou um termo autorizando que os kits fossem destinados à doação... É revoltante esta palhaçada de que toda ajuda é praticamente para quem tem Bolsa Família ou esteja cadastrado no CadÚnico. Estamos em uma pandemia, pessoas que nunca pegaram Bolsa Família, porque tinham salário, comissão, etc, hoje estão desempregadas, "zeradas"... Eu mesma, por exemplo. Hoje tenho uma comissão que não chega a 30% do que eu ganhava antes e o aluguel, luz, comida para as minhas filhas preciso continuar pagando e comprando, no entanto, não tenho direito, assim como milhares de pais e mães não têm benefício nenhum. Gente que nunca fez nada na vida tem auxílio, tem auxílio merenda, tem kit sei lá do que, tem Bolsa Família...

(Comentário feito na publicação realizada em julho de 2020 pela Associação de Moradores).

Na última categoria que estabelecemos - "(In)segurança" -, o tema da publicação que teve o maior engajamento dos cidadãos que residem no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" foi aquele que, desde o início da realização da pesquisa netnográfica, é debatido pelos cidadãos: a venda e a utilização, por parte de crianças, de jovens e até de adultos, de linhas de pipa com "cerol", sendo ele uma mistura de vidro moído com cola. Essa é, infelizmente, uma tradição criminosa em muitas cidades brasileiras e ela oferece riscos à população. A seguir, a publicação, realizada em 5 de julho de 2020, pela Associação de Moradores:

Hoje, Policiais Militares pertencentes ao Quinquagésimo Primeiro BPMI - PMESP, juntamente com a Fiscalização Geral da Prefeitura de Ribeirão Preto, realizaram no Bairro Cristo Redentor uma operação conjunta com o objetivo de fiscalizar o comércio irregular de linhas de pipa com "cerol" e "chilena". Como resultado, a operação obteve êxito em apreender 559 pipas e 84 carretéis de linha (corrente e chilena), além da multa de R\$ 4.141,00 aos que estavam vendendo linha chilena.

(Publicação realizada em fevereiro de 2020 pela Associação de Moradores).

Os cidadãos que realizaram comentários nessa publicação comemoraram o ocorrido e ressaltaram a importância de haver a fiscalização periódica. Sueli, por exemplo, escreveu: "até que

enfim boas notícias. Só assim as crianças poderão voltar a ter brincadeiras saudáveis". Renato, por sua vez, comentou: "Muito bem. Isso é um perigo para nós que andamos de motocicleta". Analisando os comentários tecidos, identificamos que todos os cidadãos apresentaram visões compatíveis, isto é, concordaram com a ação realizada pela Polícia Militar.

Passemos, agora, à abordagem dos comentários e das postagens inseridos na categoria "Mobilidade e Acessibilidade", objeto de nossa dissertação, os quais versam sobre o transporte público coletivo - a periodicidade, os itinerários e o número de ônibus que atende ao conjunto habitacional -, assim como as solicitações realizadas pelos moradores junto ao Poder Público Municipal concernentes à melhoria dos serviços prestados.

Em dezembro de 2019, as Associações de Moradores do Jardim Cristo Redentor e do Parque das Oliveiras I⁵⁷, situado próximo àquele, enviaram à Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (TRANSERP) um ofício solicitando melhorias no atendimento do transporte coletivo, sendo que esse ofício foi publicado, na íntegra, na página do *Facebook* que foi privilegiada em nossa investigação. A seguir, apresentamos os principais trechos dele, o qual representa o elemento propulsor para os debates sobre o transporte público que foram realizados posteriormente nessa página.

As Associações de Moradores do Parque das Oliveiras I e do Jardim Cristo Redentor, em uma ação conjunta, solicitam, por via deste, a implantação: de linha binária na linha T-808 (Jardim Cristo Redentor); implantação de abrigos em pontos de ônibus no Parque das Oliveiras I e no Jardim Cristo Redentor; expansão da linha 8 (Noroeste), em atendimento ao Parque das Oliveiras I e ao Jardim Cristo Redentor; implantação de linha expressa.

A linha regular T-808 (Jardim Cristo Redentor), que atende aos bairros Parque das Oliveiras I e Jardim Cristo Redentor, a partir da expansão do itinerário para atendimento/cobertura da terceira e última etapa do residencial Cristo Redentor, não comporta o volume de clientes/usuários dessa localidade. É comum e recorrente os motoristas não pararem nos pontos devido à lotação dos ônibus nos horários de pico no início da manhã, no período de entrada/saída de estudantes, e no final da tarde, tanto no sentido bairro/centro quanto no sentido centro/bairro.

Devemos salientar que a expansão do itinerário dessincronizou os horários da linha T-808 (Jardim Cristo Redentor) com a linha perimetral e estruturais [...], impossibilitando a integração aos clientes/usuários da T-808 (Jardim Cristo Redentor) [...]. Solicitamos, dessa forma, a implantação de uma linha binária, adequando, assim, a oferta de transporte para os atuais níveis de demanda. **Solicitamos, ainda, que as entidades representativas do Parque das Oliveiras I e do Jardim Cristo Redentor participem da elaboração do itinerário, garantindo participação popular/transparência na tomada de decisões da coisa pública.**

⁵⁷ O Parque das Oliveiras I também é um conjunto habitacional de interesse social, inserido no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), destinado à população de baixa renda.

Desde a implantação da linha regular T-808 (Jardim Cristo Redentor), ocorreram duas mudanças em seu itinerário: uma a partir da solicitação desta entidade representativa, e outra realizada pela TRANSERP para atendimento da última etapa do residencial Jardim Cristo Redentor, entregue ao mobiliário urbano municipal no dia 04/07/2019, e teremos mais uma a partir da implantação da linha binária ao sistema [...]. **Solicitamos a implantação de abrigos do transporte coletivo urbano simples e duplos nos moldes que foram implantados no Complexo Ribeirão Verde 05/06/2019, estruturas estas que serão utilizadas nos novos corredores de ônibus do Programa "Ribeirão Mobilidade". Solicitamos, ainda, que as entidades representativas do Parque das Oliveiras I e Jardim Cristo Redentor participem da indicação de implantação desse mobiliário urbano, garantindo participação popular/transparência na tomada de decisões da coisa pública.**

Desde a entrega do Parque das Oliveiras I, solicitamos a expansão da linha 8 (Noroeste - noturno), conhecida popularmente como "corujão", que foi indeferida devido a nossa demanda ser muito pequena e não regular, mas com a entrega do Jardim Cristo Redentor, esse cenário se alterou e existem diversos moradores/cidadãos desta localidade que utilizam com regularidade essa linha e desembarcam no bairro Orestes Lopes, se arriscam ao atravessarem a rodovia Alexandre Balbo e caminham até suas residências, isso após uma jornada cansativa de trabalho. **Dessa forma, solicitamos a expansão da linha 8 (Noroeste) no atendimento aos bairros Parque das Oliveiras I e Jardim Cristo Redentor.**

Entendemos, ainda, que existe viabilidade técnica e comercial para implantação de uma linha expressa em atendimento a essa localidade densamente povoada, e, dessa forma, **solicitamos estudos técnicos para implantação de uma linha expressa nos sentidos bairro/centro e centro/bairro pela Avenida Eduardo Andréa Matarazzo (Via Norte).**

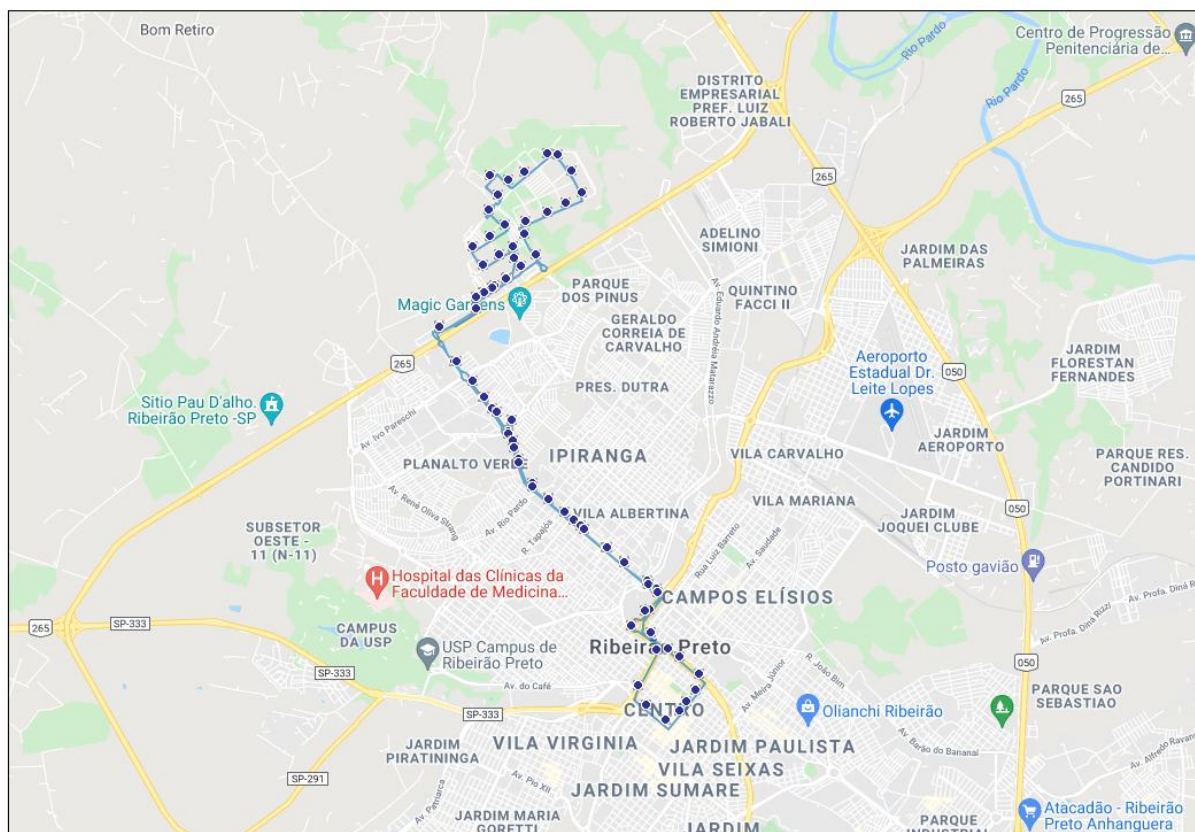
(Trechos do ofício postado em dezembro de 2019 pelo presidente da Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor; *grifos nossos*).

O ofício supracitado é revelador, num primeiro plano, de que, na visão dos cidadãos residentes nos dois conjuntos habitacionais, o oferecimento do transporte público coletivo, até o término de 2019, era inadequado e insuficiente para atender à demanda, a qual aumentou significativamente após a finalização do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", mesmo após a ampliação do itinerário existente. Deve-se ressaltar, ainda, conforme o ofício, que a Linha T-808 (Figura 2) atende aos moradores dos dois conjuntos habitacionais - Parque das Oliveiras I e Cristo Redentor -, o que sobrecarrega o itinerário devido à demanda elevada de usuários. Outros três aspectos merecem destaque: 1) esse ofício, por si só, é um indicativo de que a Associação de Moradores da nossa área de estudo é ativa, buscando, além das articulações internas, ações conjuntas com cidadãos residentes em áreas próximas; 2) as Associações de Moradores dos dois conjuntos habitacionais reconhecem a importância da participação dos cidadãos no âmbito das decisões públicas, ressaltado, em dois trechos do ofício, a necessidade de que as vozes daqueles que, cotidianamente, utilizam o transporte coletivo para a realização de diferentes atividades, sejam ouvidas; 3) é solicitada a implementação de uma linha expressa radial. As linhas de ônibus

expressas, segundo Brasil/Ministério das Cidades (2018, p. 265), "[...] não têm paradas entre os pontos de início e de término de itinerário (apenas uma origem e um destino)"; já as linhas radiais conduzem ao centro principal da cidade (FERRAZ; TORRES, 2004). A solicitação da linha expressa é justificável e demonstra, na perspectiva dos usuários, a necessidade de que o trajeto seja percorrido de forma mais rápida. Todavia, direcionamos uma análise frente à solicitação de que essa linha seja radial. Compreendemos que, face ao conjunto de mudanças ocorridas na estrutura espacial da cidade - com a multiplicação de subcentros e a instalação de grandes superfícies comerciais e de serviços, como hipermercados e *shopping centers*, se tomarmos como padrão de análise apenas as áreas comerciais e de serviços -, a existência, apenas, de linhas radiais ou mesmo diametrais - aquelas que conectam duas áreas da cidade, passando pelo centro principal, conforme explicam Ferraz e Torres (2004) -, não são suficientes para atender às necessidades de deslocamento dos cidadãos que desejam viver, conforme discussão apresentada, na "cidade policêntrica". Assim, levantamos a hipótese de que a ausência de solicitações referentes à implantação de linhas locais ou interbairros⁵⁸, havendo, pois, no ofício, apenas a reivindicação referente à necessidade de que a linha expressa seja radial, represente um indicativo da importância do centro principal da cidade para essa parcela dos cidadãos, independente das práticas espaciais que sejam tomadas como norteadoras. Conforme abordaremos no âmbito de análise das entrevistas, a importância do centro principal para os cidadãos que residem no conjunto habitacional foi destacada, sobretudo para a realização do consumo.

⁵⁸ Consoante Ferraz e Torres (2004, p. 133), a linha local é aquela "cujo percurso se encontra totalmente dentro de uma 'região' da cidade (onde se localizam um ou mais bairros), com o objetivo de atender com viagens diretas a um ou mais pólos de atração importantes", sendo que a linha interbairros "liga duas ou mais 'regiões' da cidade sem passar pela área central". Salientamos, ainda, que a utilização do conceito de "região" pelos autores foi equivocada, haja vista que ele não deve ser utilizado para o espaço urbano, embora órgãos públicos façam isso e também profissionais que não possuem conhecimento sobre os principais conceitos da ciência geográfica. Conceitualmente falando, região cabe à escala supra urbana.

Figura 2: Ribeirão Preto. Percurso referente à Linha T-808 (Jardim Cristo Redentor) e pontos de parada. 2021. (*)



Obtida em: Portal Ritmo Ribeirão (sem data, sem paginação).

(*) Os pontos azuis, segundo o Portal Ritmo Ribeirão (sem data, sem paginação), são referentes aos pontos de embarque e de desembarque de passageiros.

Em janeiro de 2020, por intermédio de uma postagem, a Associação de Moradores⁵⁹ informou que a solicitação da linha expressa (Figura 3) realizada no ofício enviado ao Poder Público, havia sido atendida. Todavia, a partir dessa publicação, identificamos, por meio de conferência realizada no Portal da Rede Integrada do Transporte Municipal por Ônibus (RITMO), que a solicitação foi atendida parcialmente, visto que essa linha parte do conjunto habitacional apenas no período da manhã, nos horários identificados na Figura 4, com destino ao centro principal de Ribeirão Preto, não havendo o trajeto de retorno, sendo, pois, um itinerário que visa ao atendimento da alta demanda do período da manhã para a realização de diferentes práticas espaciais, sobretudo as de trabalho e aquelas referentes aos deslocamentos de alunos para

⁵⁹ Em algumas postagens e comentários feitos pela Associação de Moradores, que administra a página do Facebook, o(a) responsável pela publicação identifica-se. Não obstante, em muitas outras, não há identificação do(a) responsável, fato esse que leva-nos a adotar, em muitas passagens deste texto, a instituição - Associação de Moradores - como responsável pelas publicações.

Figura 4: Ribeirão Preto. Publicação na qual a Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor destaca a nova linha expressa que passou a atender ao conjunto habitacional em janeiro de 2020.



Obtida em: Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*.
Data da postagem: janeiro de 2020.

Em 22 de janeiro de 2020, houve uma publicação da Associação de Moradores a respeito do transporte escolar dos alunos, ressaltando que o Poder Público Municipal, por intermédio da atuação da Diretoria de Ensino, disponibilizaria transporte exclusivo para os alunos que estudariam na Escola Estadual "Fábio Barreto", situada no centro principal de Ribeirão Preto, e na Escola Estadual "Professora Amélia dos Santos Musa", situada no bairro Ipiranga, conforme publicação que segue:

Bom dia, pessoal. Em reunião na Diretoria de Ensino, tivemos o seguinte retorno sobre o transporte escolar: a própria Diretoria de Ensino providenciará, junto às escolas, qual o procedimento para o transporte, não havendo a necessidade de os responsáveis procurarem as escolas. Porém, de antemão, **informo que os alunos terão direito ao transporte até completarem 12 anos... a partir dessa idade, devem fazer a carteirinha escolar, sem exceção. Outra questão importante é: o transporte é para os alunos do Fábio Barreto e da Musa, desde que as escolas comportem o número de alunos.** É de suma importância que, as mães que optarem por matricular seus alunos nessas escolas, mesmo não havendo vagas, façam as inscrições mesmo assim, pois, através da demanda, a Diretoria de Ensino providenciará o que for necessário para atender aos alunos. **Os responsáveis que optarem por fazer a matrícula em outras escolas ficarão responsáveis pelo transporte escolar dos alunos.** Mães, segundo a Diretoria de Ensino, caso haja demanda

suficiente para que seja montada outra sala para atender aos nossos pequenos, isso será feito, desde que haja espaço físico suficiente nas escolas.⁶⁰
(Publicação realizada em janeiro de 2020 pela Associação de Moradores; *grifos nossos*).

Por meio dessa publicação, evidencia-se que esse transporte de alunos disponibilizado pelo Poder Público seria destinado, exclusivamente, às crianças com idade até 12 anos, as quais necessitam de acompanhamento dos pais para irem e voltarem das escolas. Sendo assim, seria um transporte escolar nos moldes daqueles serviços prestados por empresas privadas, nos quais os alunos são transportados para as escolas, geralmente, por vans ou por micro-ônibus, sempre acompanhados por pessoas responsáveis por zelar pela segurança deles. A partir de 12 anos, conforme a publicação, os alunos necessitam de obter a carteirinha de estudante, a qual, em muitas cidades brasileiras, cristaliza-se numa ação do Poder Público Municipal que destina gratuidade na utilização do transporte coletivo para os estudantes das escolas públicas municipais e estaduais. Esse fato torna-se relevante para a mobilidade e a acessibilidade urbanas, principalmente quando tomamos como objeto de investigação as médias e as grandes cidades brasileiras, devido ao fato de que o fluxo de estudantes para as escolas, sobretudo aqueles que estudam no período da manhã, coincide com o fluxo de cidadãos com destino às áreas de trabalho e para as demais práticas espaciais que orientam a vida urbana, proporcionando, em muitos casos, impossibilidade de deslocamentos seguros, adequados e dignos, devido à lotação dos veículos, e, também, imobilidade e inacessibilidade para aqueles que necessitam e não conseguem utilizar o transporte coletivo devido à incapacidade dos serviços prestados de atenderem à alta demanda de passageiros. Esse é um fato que, aliado a outros, proporcionou a publicação que gerou, em março de 2020, o maior debate na página do *Facebook*:

Bom dia. Estamos recebendo várias mensagens de moradores a respeito do transporte coletivo - linha Jardim Cristo Redentor. **Hoje tivemos vários ônibus atrasados e motoristas brigando, porque não queriam levar mais passageiros e jogando a responsabilidade para outros veículos. O fiscal estava no bairro e nada foi resolvido!** Venho aqui chamar a atenção da TRANSERP... Já deu, não é?! **Até quando os trabalhadores perderão os horários dos seus trabalhos e dos seus compromissos? E os estudantes? E os idosos sem acento? Ônibus abarrotados de gente... Chega! Mais horários! Linha binária urgente! Nós não temos culpa! O transporte não é gratuito, então os moradores exigem melhorias urgente.** Pontos de ônibus sem cobertura... Uma falta de estrutura total. Se você teve problemas, mande mensagem para (xx) x xxxx-xxxx. Iremos nos mobilizar para que a solução venha o mais rápido possível.
(Publicação realizada em março de 2020 pela Associação de Moradores; *grifos nossos*).

⁶⁰ Esta é a publicação selecionada por meio da análise de conteúdo, referente à categoria "Educação", a qual está vinculada ao debate sobre o transporte coletivo dos alunos.

Essa publicação é emblemática, pois demonstra que, de fato, a prestação dos serviços de transporte público coletivo para os moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" é deficitária e insuficiente, principalmente no período da manhã, conforme já havíamos destacado, no qual o fluxo de passageiros é intenso devido aos cidadãos que precisam se deslocar para iniciarem a jornada de trabalho e para as escolas. Outro elemento importante dessa postagem é que a Associação de Moradores destaca a necessidade de implementação do itinerário binário⁶¹ e reivindica a instalação de coberturas adequadas nos pontos de ônibus, sendo essas solicitações realizadas no ofício encaminhado ao Poder Público em dezembro de 2019, as quais não foram atendidas. Ademais, revela que a linha expressa, implementada em janeiro de 2020, não é suficiente, em conjunto com o outro itinerário, para atender à alta demanda de passageiros que reside no Cristo Redentor. A partir dessa publicação, alguns membros da página do *Facebook*, e, portanto, moradores do conjunto habitacional, posicionaram-se. Helena, em seu comentário, confirmou o que havia acontecido naquela manhã, sendo corriqueiro o problema relatado:

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

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

Em resposta à Helena, a Associação de Moradores destacou que, de fato, esta atitude dos motoristas de não pararem nos pontos de ônibus devido à lotação dos veículos é um grande problema, mas salientou que o Diretor de Logística da TRANSERP, em reunião realizada com líderes da Associação de Moradores, havia destacado que eles têm como identificar isso. Sendo assim, a associação comprometeu-se, novamente, em entrar em contato com o Poder Público, solicitando que esses casos sejam investigados e resolvidos.

Cíntia e Verônica também destacaram as dificuldades que, cotidianamente, enfrentam no transporte público coletivo. Ambas relataram problemas que versam sobre os atrasos dos ônibus, a periodicidade insuficiente nos atendimentos, o número reduzido de ônibus que atende ao conjunto habitacional em cada horário previamente definido pela empresa responsável - a PróUrbano - e o trajeto único das linhas, as quais se originam do conjunto habitacional com destino ao centro principal da cidade, havendo, também, o trajeto de retorno. Cíntia, em março de 2020, respondendo à postagem da Associação de Moradores, comentou: "O pior é um bairro

⁶¹ De acordo com Fernandes *et al* (2016, p. 6), o itinerário binário é aquele que possui o trajeto em mão única, ou seja, "[...] pode ser conceituado como um conjunto de duas vias próximas e paralelas, cujos fluxos de trânsito se dão em uma única direção [...]". Em algumas cidades brasileiras, como em Fortaleza-CE, a implementação de linhas binárias tem contribuído para aumentar a velocidade operacional dos ônibus, reduzindo o tempo de deslocamento dos usuários, e contribuído para maior fluidez do trânsito (PELEGI, 2017).

deste tamanho ter apenas um trajeto de ônibus [...]. Ter que pegar dois ônibus para ir aqui do lado é complicado. Nosso bairro tem quase 7.000 casas e já está há mais de um ano inaugurado". Vejamos, a seguir, a opinião de Verônica, a qual também é enfática ao declarar a incapacidade do atual oferecimento de transporte público em atender à demanda do conjunto habitacional:

Verônica: Já passou da hora... Precisamos de mais linhas. Olha o tanto de moradores para uma linha. **Quem pega ônibus todo santo dia sabe da luta diária que é:** lá dentro, é um empurrando o outro; motoristas estressados; falta de lugar para os idosos... É bem complicado. Queremos o que é nosso por direito. **Eu tenho que pegar dois ônibus por dia... Quando o do bairro atrasa, eu perco o do centro... Quando o motorista para, tentando organizar o ônibus, também atrasa e eu perco o do centro.** Por que não colocam um ônibus atrás do outro? Deixam um a cada meia hora, aí fica difícil. (Comentário feito por Verônica em março de 2020; *grifos nossos*).

Respondendo às cidadinas supramencionadas - Cíntia e Verônica -, a Associação de Moradores declarou que sempre remete à TRANSERP as reclamações dos moradores, sendo que os responsáveis mencionaram, nas reuniões realizadas ao término de 2019 e no início de 2020, que tudo seria resolvido:

[...] As linhas já tiveram alterações. A cada dia, surgem novos moradores e novos usuários de ônibus... Conforme vem a necessidade de melhorias, nós estamos passando para a TRANSERP [...]. Em reunião realizada, o representante da TRANSERP informou que tudo seria adequado com o correr de ônibus da Dom Pedro [...]. Podemos verificar junto ao departamento responsável a possibilidade de adequação de alguma linha. (Comentário feito pela Associação de Moradores em março de 2020).

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

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

Será que depois de uma vida pagando impostos, honrando os seus compromissos dentro de casa, ele não merecia um simples banco e uma sombra para aguardar pelo transporte coletivo? O que será que estes governantes da nossa cidade pensam a respeito dos idosos? [...] Nós, da Associação de Moradores, já entramos com pedido para que coloquem pontos

adequados por todas as avenidas e ruas que permitem esse tipo de instalação. Brigaremos por essa questão (Postagem realizada em setembro de 2020 pela Associação de Moradores, *grifo nosso*).

Nos comentários dessa publicação, dois cidadãos posicionaram-se: 1) segundo Diego, "Está no contrato da empresa de ônibus que deve haver pontos de ônibus cobertos, mas não há pessoas fiscalizando, então eles fazem o que quiserem e quando quiserem"; 2) para Regiane, é "vergonhosa a falta de estrutura para com a população que mais necessita de utilizar o transporte coletivo". A partir desses comentários e da publicação realizada pela Associação de Moradores, assim como a partir de toda a análise realizada nesta seção, fica evidente que os problemas atinentes ao transporte público que atende à nossa área de estudo estão presentes em diferentes dimensões. Dessa forma, especificamente sobre o tema desse último debate realizado, salientamos que pontos de ônibus adequados são imprescindíveis para que a rede de transporte público, em sua totalidade, seja eficiente e digna.

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

5.3. Análise da abordagem participativa

Este subtópico concerne ao segundo eixo de discussão referente à quarta etapa da pesquisa netnográfica - análise de dados e interpretação de resultados -, conforme os pressupostos de Kozinets (2014). Neste eixo, apresentaremos os dados obtidos por meio da segunda atividade da terceira etapa da Netnografia - a coleta de dados -, oriunda da abordagem participativa, materializada no contato com os membros da Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*.

O primeiro aspecto, que orientou a realização dessa etapa da investigação netnográfica, foi a identificação do foco da nossa pesquisa, partindo das orientações fornecidas por Kozinets (2014, p. 108, *grifo nosso*):

Dependendo de seu foco de pesquisa, você pode não precisar do tipo de compreensão detalhada que se obtém de entrevistas longas e profundas. Entrevistas longas podem ser difíceis de obter em certos websites, tais como os de redes sociais ou mundos virtuais, onde os membros da cultura estão ocupados demais para parar durante uma ou duas horas necessárias. Como no caso de etnografia pessoal, uma simples conversa *in situ*, ou um rápido intercâmbio de informações, pode ser suficiente para informar sua pergunta e foco da pesquisa.

O foco da nossa pesquisa, amplamente detalhado ao longo desta dissertação, refere-se ao estudo do processo de fragmentação socioespacial, buscando, por meio da dimensão empírica da mobilidade, associada às práticas de consumo, de lazer e de trabalho, encontrar indicativos ou evidências da constituição desse processo em Ribeirão Preto, a partir das práticas espaciais dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia. Sendo assim, a complexidade dos objetivos delimitados e a necessidade de dados minuciosos, obtidos, dentre outras formas, a partir das vozes dos cidadãos pesquisados, exigiram que a Netnografia fosse um indicador de pistas, que orientasse a condução da investigação, e uma forma de identificar sujeitos-chave que pudessem contribuir com a pesquisa. Reconhecemos, então, que a entrevista⁶² foi o procedimento metodológico mais significativo da nossa investigação, o que não exigiu que a abordagem participativa, no âmbito da Netnografia, fosse realizada de maneira profunda e estritamente direcionada, orientada a partir de um roteiro de questões extenso, o qual, segundo Kozinets (2014), torna-se inviável, sobretudo quando as redes sociais virtuais são o foco da coleta de dados. A partir dessas definições importantes, optamos por escolher seis questões⁶³, extraídas do roteiro organizado para a realização das entrevistas com os cidadãos, selecionadas com base nos resultados obtidos a partir da realização da pesquisa não-participante na Página do *Facebook*, cristalizada na análise das postagens e dos comentários.

Finalizada a escolha das perguntas, foi necessário pensar na melhor estratégia para o contato com os cidadãos. Amparando-nos, novamente, em Kozinets (2014), havíamos definido duas estratégias: publicar as questões abertamente na Página do *Facebook*, solicitando que os

⁶² A realização de entrevistas presenciais, ou seja, face a face, era a estratégia da nossa investigação. Todavia, devido à pandemia da COVID-19, avaliamos, conforme já destacamos anteriormente, que a realização de entrevistas *online*, mediante videoconferências, as quais também fazem parte da Netnografia, sendo elas as principais ferramentas que sustentam essa metodologia, conforme explica Kozinets (2014), era uma estratégia eficiente, sendo ela, portanto, aquela que orientou a pesquisa.

⁶³ As questões utilizadas para a execução dessa etapa da Netnografia constam no roteiro apresentado nos apêndices.

membros respondessem às questões nos comentários, ou contatar os cidadãos individualmente, via *Messenger*, sendo ele uma ferramenta de bate-papo do *Facebook*. Após o acompanhamento das postagens e dos comentários, identificamos que não houve uma adesão significativa nos debates que foram tecidos, o que, a nosso ver, poderia se justificar pela intimidação, por parte dos usuários, de emitirem opiniões públicas, as quais são acessíveis a um grande número de membros. Dessa forma, avaliamos que esse elemento poderia inviabilizar a realização do contato com os cidadãos, o que nos levou a optar pela segunda estratégia, a qual permite, além de apresentar os pressupostos da pesquisa e enviar as perguntas, explicá-las, caso não haja entendimento, e haver um diálogo com os participantes, numa aproximação à entrevista semiestruturada, que também faz parte da nossa metodologia, a qual, embora seja orientada por um roteiro de questões, é flexível, permitindo o diálogo com os cidadãos e a formulação de novas questões que não estavam previamente previstas, a partir das respostas dos entrevistados.

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

Por se tratar de um procedimento metodológico relativamente novo e que, cada vez mais, ganha relevância como uma ferramenta potente para as investigações, sobretudo no âmbito das ciências humanas, e, principalmente, em tempos de isolamento social devido à pandemia da COVID-19, que impossibilita que os trabalhos de campo sejam realizados, julgamos pertinente uma avaliação sobre a estratégia que adotamos. Conforme apresentamos anteriormente, a Netnografia, em nossa pesquisa, foi uma ferramenta auxiliar, utilizada para a obtenção de indicativos para a condução da investigação e para a seleção de cidadãos com potencial para participarem das entrevistas. O recurso utilizado para a operacionalização deste procedimento - diálogo com os cidadãos por meio de uma ferramenta de bate-papo do *Facebook* - mostrou-se eficiente para os objetivos delimitados, porém, a nosso ver, ele, por si só, seria insuficiente para ser utilizado como procedimento metodológico único ou principal da nossa pesquisa. Dentre os

vários percalços encontrados durante a realização desse procedimento, que justificam essa avaliação, ressaltamos dois: 1) o ato de realizar um diálogo virtual e, exclusivamente, dependente da escrita, propiciou, em muitos casos, respostas simples e diretas, embora tenhamos solicitado justificativas para os posicionamentos dos cidadãos. Assim, em muitos casos, foi árduo o processo para incentivar que os cidadãos desenvolvessem as suas respostas. Além disso, em outros casos, identificamos algumas dificuldades de compreensão por parte de alguns cidadãos, havendo a necessidade de explicação das questões de maneiras outras, para além daquelas que havíamos definido. Nesse ponto, avaliamos que essas dificuldades poderiam ser superadas a partir da execução de entrevistas presenciais ou *online*, mediante videoconferências, que permitem o contato visual e o diálogo por intermédio da fala; 2) partindo das diversas atividades que cada cidadão desenvolve ao longo do dia, foi necessária a adaptação aos horários que eles podiam responder às questões. Assim, alguns cidadãos precisaram de vários dias para responder às questões, havendo sempre a necessidade de entrar em contato solicitando que o diálogo continuasse. Em outros casos, foi necessário realizar o procedimento durante a madrugada, sendo esse o único período no qual alguns cidadãos explicaram que podiam participar da investigação.

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

Iniciamos a nossa análise a partir das respostas obtidas com os cidadãos que não utilizam transporte público coletivo. Partindo do questionamento referente aos motivos que orientam a utilização exclusiva de veículo(s) próprio(s), os cidadãos foram categóricos ao afirmar que, além da praticidade e do conforto, a ineficiência do transporte público que atende ao Cristo Redentor leva-os a utilizarem o(s) veículo(s) próprio(s). Assim, os deslocamentos por meio de automóvel, de motocicleta ou mediante a utilização de ambos, é, segundo a perspectiva deles, uma escolha. Contudo, para eles, os deslocamentos efetuados com esses modais de deslocamento vão além dessa dimensão particular: eles são uma exigência devido à impossibilidade de depender de um modal de deslocamento que não atende adequadamente às necessidades de deslocamento para as diversas práticas espaciais que orientam o ir e o vir na cidade. A seguir, destacamos algumas justificativas para a utilização exclusiva do automóvel, da motocicleta ou de ambos, assim como o modal de deslocamento utilizado por eles.

Patrícia (utiliza apenas motocicleta): **Demora no transporte público e lotação;**

Caroline (utiliza apenas automóvel): Por ser mais confortável; **por eu poder ir para onde eu quiser, no horário que eu quiser, sem depender de horários exatos. E sem contar que nesta pandemia é impossível utilizar o transporte público;**

Gabriel (utiliza apenas automóvel): Facilidade; **não depender de transporte público que é ruim, pois tem somente uma linha no meu bairro;**

Flávio (utiliza apenas automóvel): Há 16 anos tenho veículo próprio. Nem cogito em utilizar transporte público. **É cientificamente comprovado que, quem utiliza transporte público em grandes cidades, perde muito tempo e dinheiro;**

Maurício (utiliza automóvel e motocicleta): Praticidade e economia (*grifos nossos*).

Continuando na análise concernente aos cidadãos inseridos nessa categoria, perguntamos se eles possuem dificuldades para realizar os deslocamentos visando às práticas espaciais que orientaram a nossa pesquisa. Apenas Maurício respondeu que não encontra dificuldades, visto que as vias públicas que ele frequentemente utiliza estão adequadas em termos infraestruturais, havendo boa fluidez do trânsito. Os outros quatro cidadãos consideram que há dificuldades para a realização dos deslocamentos, sendo que eles as justificaram a partir de três elementos principais: 1) problemas infraestruturais das ruas e das avenidas, principalmente buracos; 2) trânsito devido ao elevado número de carros e de motocicletas que circula diariamente; 3) número elevado de obras públicas que está em andamento em Ribeirão Preto, propiciando baixa fluidez do trânsito. Dentre as diversas respostas obtidas, salientamos a de Caroline, para a qual "hoje em dia o que vejo são muitas pessoas que utilizam automóvel e isso pode agredir muito em relação à poluição, além de haver muitos automóveis circulando, que geram um trânsito bem grande". A outra justificativa que ressaltamos é a de Flávio, para o qual os seus deslocamentos cotidianos são impactados negativamente em função da "[...] má administração atual, que inicia uma obra atrás da outra, deixando o trânsito congestionado! Deixando a população sem opção de trajeto".

Todos os cidadãos agrupados nessa primeira categoria residiam em Ribeirão Preto antes de se mudarem para o Cristo Redentor. Solicitamos, então, que eles comparassem os deslocamentos a partir da antiga área de residência com os atuais, questionando se atualmente eles encontram mais facilidades ou mais dificuldades para realizar os seus deslocamentos. Patrícia residia no bairro Monte Alegre e utilizou a distância do Cristo Redentor ao centro principal da cidade e aos demais equipamentos urbanos como fator primordial para ela considerar que atualmente encontra mais dificuldades para se locomover. Caroline residia no bairro Geraldo de Carvalho e trabalha na cidade de Jardinópolis, situada próxima à Ribeirão Preto, sendo, segundo

ela, o movimento pendular para o trabalho o mais significativo dentre todos aqueles que ela realiza cotidianamente. Para ela, residir no Cristo Redentor é melhor, comparando com a sua antiga área de residência, visto que o trajeto atual para o trabalho é menor, embora ela tenha ressaltado que o Cristo Redentor e o seu antigo bairro de residência são próximos. Concernente aos deslocamentos para o consumo, ela ressaltou que, embora realize as suas compras no centro principal da cidade, ela sempre dá preferência para consumir nos estabelecimentos situados próximos a sua residência. Partindo do princípio, segundo ela, de que o Cristo Redentor está situado próximo ao seu antigo bairro de residência, ela não identificou grandes diferenças, e por consequência, maiores dificuldades ou facilidades, para os deslocamentos visando ao consumo. Gabriel residia no bairro Ipiranga e, para ele, residir no Cristo Redentor proporciona mais facilidades para os seus deslocamentos. Segundo ele, os deslocamentos para o consumo e para o lazer são ocasionais, mas os seus deslocamentos visando ao trabalho, por serem diários, são aqueles mais representativos e importantes, e residir no Cristo Redentor possibilita trajetos para o trabalho menores, sendo esse o elemento principal para ele considerar que, atualmente, encontra mais facilidades para a realização do ir e do vir.

Flávio residia na Vila Seixas e, segundo ele, os seus deslocamentos cotidianos para o consumo, para o lazer e para o trabalho eram realizados - e permanecem sendo - mediante a utilização de grandes avenidas, sendo esse o elemento, segundo ele, que impossibilita que ele faça uma comparação, buscando identificar mais facilidades ou mais dificuldades, nos seus trajetos atuais. Embora ele tenha reconhecido que a situação espacial do Cristo Redentor é o elemento que possibilita que os seus trajetos atuais sejam diferentes, comparando com aqueles realizados a partir da sua antiga área de residência, ele foi enfático ao afirmar que a situação espacial do Cristo Redentor, por se situar na periferia habitada pelos estratos socioeconômicos de baixo poder aquisitivo de Ribeirão Preto, é um fator que merece ser destacado, porém, para ele, essa situação geográfica não representa uma dificuldade para os seus deslocamentos. A Vila Seixas, a sua antiga área de residência, está situada próxima ao centro principal de Ribeirão Preto, sendo ela situada a, aproximadamente, 15 km de distância do Cristo Redentor, mediante a utilização do trajeto urbano, e, a, aproximadamente, 23 km de distância, mediante a utilização de um trecho da Rodovia Alexandre Balbo, conforme consulta no *Google Maps*. Embora Flávio tenha mencionado que os seus deslocamentos antigos e atuais não apresentam diferenças por serem realizados em grandes avenidas, é nítido que a diferenciação existe - seja ela vinculada às avenidas que são utilizadas ou em função dos trajetos, que podem ser menores ou maiores. Outro fator que merece destaque é que, residir em uma área situada a 15 km de distância da antiga residência, claramente, proporcionará diferenciação nos deslocamentos que conduzem à realização das três

práticas espaciais privilegiadas em nossa investigação, assim como possíveis alterações nas áreas da cidade frequentadas para essas finalidades. Assim, partindo do pressuposto de que Flávio possui veículo há 16 anos e não cogita utilizar outro modal de deslocamento, levantamos a hipótese de que, para ele, não há diferenças entre os antigos e os atuais deslocamentos devido à possibilidade de sempre utilizar o automóvel. Desse modo, esse elemento, aliado à possível existência de condição econômica adequada para custear os maiores gastos com combustível devido à ampliação dos trajetos, poderia ser, também, outro elemento para justificar a irrelevância, segundo ele, da alteração brusca dos seus deslocamentos. O último cidadão, Maurício, residia no Jardim Paulistano e, para ele, os seus deslocamentos atuais para o trabalho, para o consumo e para o lazer apresentam mais dificuldades devido à situação espacial do Cristo Redentor, visto que, segundo ele, a sua residência atual está situada mais longe das áreas nas quais ele frequenta, exigindo, assim, maiores distâncias a serem percorridas.

Na última questão selecionada para a realização dessa etapa da Netnografia, perguntamos se os cidadãos se sentiam isolados ou integrados à cidade, cujas respostas poderiam, aliadas a outros elementos, apontar para indicativos de segregação socioespacial e, quiçá, de fragmentação socioespacial. O fator distância do conjunto habitacional aos principais equipamentos urbanos foi utilizado por Patrícia para explicar o motivo pelo qual ela se sente isolada: "Isolada, pois os lugares são muito longe daqui". Para Maurício, o sentimento de isolamento, embora ele tenha ressaltado que já foi superado, também está alicerçado nesse argumento: "Ah, me sentia isolado no começo, mas depois que você acostuma com a distância, fica tranquilo". Caroline considera-se parcialmente integrada à cidade, pois em sua visão, o conjunto habitacional oferece tudo que ela necessita em termos de estabelecimentos comerciais e de serviços, embora, frequentemente, ela se desloque para o centro principal de Ribeirão Preto em busca desses estabelecimentos. Gabriel considera-se integrado à cidade. Segundo ele, ao invés de pensar em isolamento, ele prefere ressaltar que o Cristo Redentor está situado numa área de expansão da cidade, além de explicar que o seu sentimento de integração se deve ao fato de que o Cristo Redentor está situado numa área próxima àquela que ele viveu desde a infância. Dessa forma, identificamos que o posicionamento de Gabriel - a integração à cidade - está amparado no conceito de lugar⁶⁴. Para Flávio, ele está "integrado à cidade. Não vejo diferença. Na verdade, eu até acho melhor, pois o lugar é tranquilo, afastado da movimentação".

⁶⁴ Embora não seja o nosso objetivo analisar amplamente o conceito de lugar, julgamos pertinente uma breve consideração. Conquanto, no senso comum, lugar aproxime-se da noção de localização, é importante destacar que, na ciência geográfica, ele assume uma perspectiva importante, que ultrapassa essa visão simplista. Para Suertegaray (2001, p. 3), amparada em alguns autores que já se debruçaram sobre esse conceito, "[...] **o lugar se singulariza a**

Passemos, agora, à análise dos resultados obtidos a partir do contato com as cidadinas inseridas na segunda categoria - aquelas que utilizam apenas o transporte público coletivo. Avaliando os seus deslocamentos cotidianos destinados às práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, Sofia e Cláudia destacaram problemas estruturais, espaciais e temporais, no âmbito desse modal de deslocamento, que dificultam os seus deslocamentos.

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

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

partir de visões subjetivas vinculadas a percepções emotivas, a exemplo do sentimento topofilico (experiências felizes) das quais se refere Yi-Fu Tuan (1975). De outro, o lugar pode ser lido através do conceito de geograficidade, termo que, segundo Relph (1979), 'encerra todas as respostas e experiências que temos de ambientes na qual vivemos, antes de analisarmos e atribuirmos conceitos a essas experiências'. Isto implica em compreender o lugar através de nossas necessidades existenciais, quais sejam, localização, posição, mobilidade, interação com os objetos e/ou com as pessoas. Identifica-se esta perspectiva com a nossa corporeidade e, a partir dela, o nosso estar no mundo, no caso, a partir do lugar como espaço de existência e coexistência" (*grifo nosso*). Ao longo do diálogo realizado com Gabriel, ficou subentendido que, para ele, viver no Cristo Redentor pressupõe integração, pois ele está situado próximo ao bairro que ele sempre viveu, desde a infância, havendo uma clara associação identitária a essa área, carregada de percepções emotivas atreladas à vivência individual e à intersubjetividade.

que, em outros bairros, há mais opções de itinerários, sendo que, em sua avaliação, no Cristo Redentor, essa maior opção também é necessária:

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

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

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

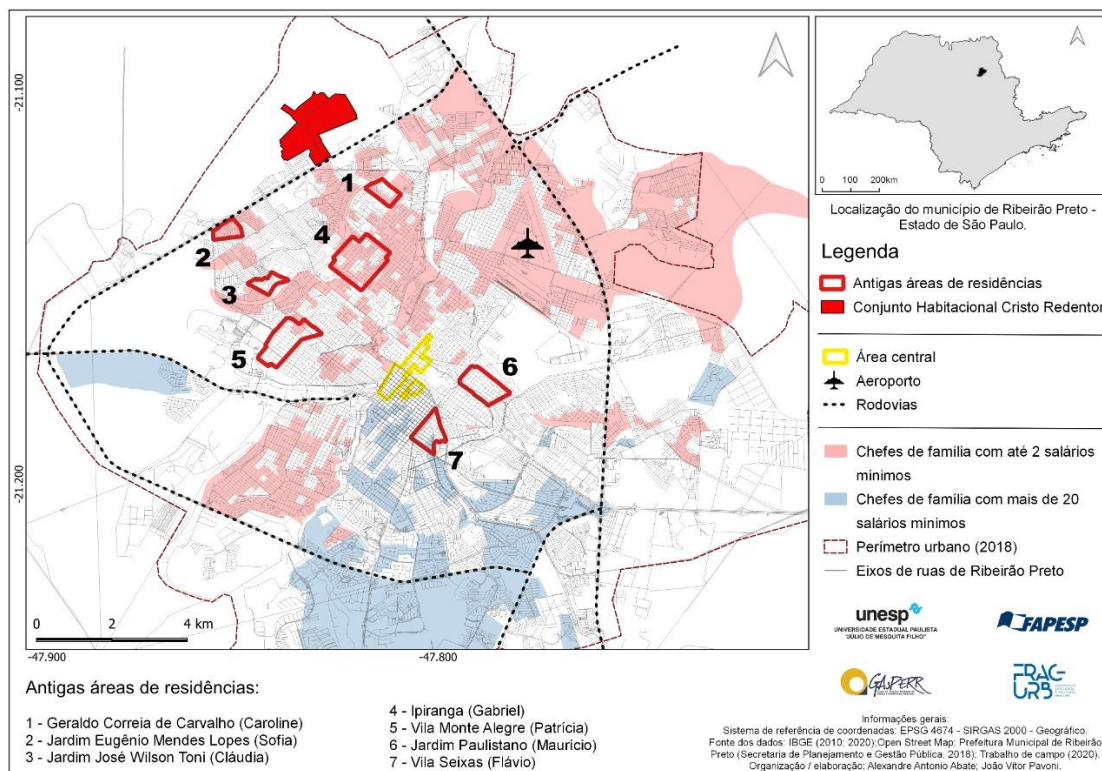
As duas cidadinas - Sofia e Cláudia - residiam em Ribeirão Preto antes de se mudarem para o Cristo Redentor. Solicitamos, dessa forma, que elas fizessem uma comparação entre os velhos e os novos deslocamentos, perguntando se atualmente encontram mais facilidades ou mais dificuldades para a realização dos deslocamentos destinados ao trabalho, ao consumo e ao lazer. As duas foram categóricas e afirmaram que, atualmente, encontram mais dificuldades devido, sobretudo, à ausência de mais itinerários que atendam às necessidades de deslocamento dos moradores. Sofia residia no bairro Eugênio Lopes e, segundo ela, quatro itinerários propiciavam que ela se deslocasse para as principais áreas da cidade. Cláudia residia no Conjunto Habitacional "Wilson Toni" e utilizava dois itinerários, que ela denominou como "Paiva" e "Paulo Gomes". Ao término da entrevista, perguntamos se elas se sentem isoladas ou integradas à cidade. "Eu

gosto de morar aqui, mas é meio isolado, não é? Mas é um bairro gostoso de morar", respondeu Cláudia. Sofia afirmou que se sente isolada, principalmente devido à distância do conjunto habitacional aos principais equipamentos urbanos e em função da insuficiência de estabelecimentos comerciais e de serviços presentes no conjunto habitacional: "Por ser um bairro novo, eu até entendo a distância de tudo... Também entendo a falta de bancos, lojas de departamentos, lotéricas...", finalizou Sofia.

O Mapa 11 apresenta as antigas áreas de residência de todos os sete cidadãos que participaram desta etapa da Netnografia. Destacamos, a partir dele, que Caroline, Sofia, Cláudia, Gabriel e Patrícia residiam em porções da cidade que, em 2010, segundo dados do Censo Demográfico do IBGE, predominavam rendimentos por chefes de família de até dois salários mínimos⁶⁵, sendo que Maurício residia numa porção da cidade com ausência de dados e Flávio num bairro próximo ao setor sul de Ribeirão Preto, onde predominavam os chefes de família com mais de 20 salários mínimos. Além disso, o mapa evidencia que Maurício e Flávio, identificados no mapa com os números 6 e 7, são aqueles, dentre todos, que residiam nas áreas mais distantes do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

⁶⁵ Em 2010, no Estado de São Paulo, o salário mínimo era de R\$ 560, R\$ 570 ou R\$ 580, dependendo da categoria profissional (ESTADO DE SÃO PAULO/Lei nº 13.983 de 2010).

Mapa 11: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência dos cidadãos que participaram da abordagem participativa, no âmbito da Netnografia. 2021.



Fontes principais: IBGE (2010) e entrevistas (2020). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

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

Outro elemento que destacamos, a partir das discussões tecidas, é a possibilidade de comparação entre a visão daqueles cidadãos que utilizam automóveis e motocicletas, ou ambos, e daquelas que são totalmente dependentes do transporte público coletivo. Assim, para o primeiro grupo, as dificuldades nos deslocamentos estão presentes, porém, estão associadas, sobretudo, à distância do conjunto habitacional aos principais equipamentos urbanos e aos problemas de

congestionamento, propiciados pelo número elevado de automóveis e de motocicletas que circula pela cidade, sendo esse um problema de mobilidade urbana corriqueiro nas cidades da América Latina. Para o outro grupo, as dificuldades para a realização dos deslocamentos são outras, conforme destacamos, em função da ineficiência do transporte público que atende ao conjunto habitacional. Desse modo, foi possível identificar, de maneira inicial, que os problemas de mobilidade e de acessibilidade dos cidadãos residentes em nossa área de estudo, variam consideravelmente entre as pessoas que possuem modais de deslocamento diferentes⁶⁶. Assim, embora tenhamos concluído que os cidadãos que deveriam ser privilegiados são aqueles dependentes do transporte público, obter o depoimento, durante as entrevistas, de uma cidadina que se desloca, principalmente, por automóvel e, às vezes, por motocicleta - conforme apresentaremos na continuidade desta dissertação-, além de complementar os resultados obtidos na Netnografia, enriqueceu a investigação e propiciou uma comparação entre perspectivas distintas que, num primeiro momento, a partir do procedimento de pesquisa netnográfico, mostrou-se relevante.

6. Os cidadãos selecionados para as entrevistas

Apresentamos, no Quadro 6, os cidadãos que foram selecionados para a etapa atinente à entrevista *online*, a qual foi realizada, com todos, mediante videoconferência por meio do *Facebook*, e guiada por intermédio do roteiro completo, presente na seção de apêndices desta dissertação. Destacamos que a diversidade de modais de deslocamento adotada pelos entrevistados, para diferentes práticas espaciais, enriqueceu a nossa compreensão sobre o grau de mobilidade e o nível de acessibilidade dos cidadãos que participaram da investigação. Ademais, salientamos, de antemão, que as análises que compõem os próximos subtópicos complementam e se articulam aos resultados provenientes da Netnografia. Outro elemento que julgamos pertinente ressaltar diz respeito à heterogeneidade dos cidadãos residentes no conjunto habitacional, para além da classificação entre aqueles pertencentes à Faixa 1,5 e à 2 do Programa Minha Casa, Minha Vida. Assim, os perfis dos colaboradores da investigação - aqueles que participaram no âmbito da Netnografia e também das entrevistas *online* - reforçam essa heterogeneidade. Por fim,

⁶⁶ Partindo do pressuposto de que a aquisição de automóvel e de motocicleta é muito facilitada no período contemporâneo, dentre outras formas, devido ao financiamento, que possibilita, além da compra de carros e de motocicletas novos, a aquisição de usados, esses bens tornaram-se acessíveis à parcela da população brasileira que não possui rendimentos tão elevados. Assim, avaliamos que considerar as vozes daqueles que possuem esses bens é importante, sobretudo se partirmos dos resultados aqui apresentados, de que muitos cidadãos necessitam utilizar o carro ou a motocicleta devido à deficiência do transporte público.

salientamos que, caso outros cidadãos, com outros perfis socioeconômicos, tivessem participado da investigação, as discussões e os resultados obtidos poderiam ser outros. Assim, mais uma vez, reforçamos que a nossa pesquisa possui nas vozes dos sujeitos pesquisados o alicerce fundamental sobre o qual os resultados foram obtidos e as discussões deles provenientes tecidas.

Quadro 6: Perfil dos entrevistados.

Nome fictício	Idade	Gênero	Profissão	Estado Civil	Escolaridade	Modal (is) de deslocamento
Miguel	38	Masculino	Auxiliar administrativo	Casado	Ensino Superior Incompleto	Bicicleta, motocicleta e transporte por aplicativo
Rafaela	37	Feminino	Professora	União estável	Ensino Superior Completo	Automóvel e motocicleta
Elisabete	38	Feminino	Cuidadora	Casada	Ensino Médio Completo e Curso Técnico	Automóvel, transporte público e transporte por aplicativo
Patrícia	32	Feminino	Auxiliar de cozinha	Casada	Ensino Médio Incompleto	Automóvel e motocicleta

Fonte: Entrevistas (2021). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2021).

7. Mobilidade e Acessibilidade pela ótica dos entrevistados

7.1. "Como nós estamos do lado de cá da rodovia, eles acabam deixando de atender a esses moradores": afastamento socioespacial e mobilidade precária

Em nossa pesquisa, partimos do princípio de que é importante obter depoimentos de agentes bem informados, que possam contribuir para o avanço da análise a partir dos fundamentos conceituais adotados na investigação. Dessa forma, realizamos uma entrevista com Miguel, Presidente da Associação de Moradores do "Jardim Cristo Redentor", o qual executa, dentre outras, as seguintes funções: 1) atuar, em conjunto com outros moradores, na coordenação da página do *Facebook* que adotamos como prioritária para a execução da Netnografia; 2) dialogar - individualmente ou por meio de reuniões coletivas presenciais e, recentemente, virtuais - com os moradores do conjunto habitacional com vistas ao reconhecimento dos principais problemas e propor formas de cooperação e de assistencialismo, conforme ficou nítido na análise que realizamos dos comentários postados na Página do *Facebook*; 3) apresentar as solicitações de melhorias junto ao poder público de Ribeirão Preto e defendê-las nas audiências e nas reuniões.

Conforme trecho a seguir, percebe-se o alto nível de engajamento do entrevistado para lutar em prol dos moradores e o seu tom crítico no que tange à avaliação da conduta dos políticos:

Miguel: É importante isso que você está fazendo. Quando eu trabalhava com táxi, eu percorria por diversos bairros e hoje conheço Ribeirão até do "avesso". Conheço tudo. Graças a Deus, conheço as quatro "pontas" da cidade. **Eu sei muito bem os bairros que têm problemas muito graves com as questões tanto de mobilidade, quanto situações de estrutura... estruturas bem precárias [...].** Eu sou uma pessoa que não temo falar nenhum tipo de palavra para aqueles que são responsáveis, porque eles recebem dinheiro nosso. Quem paga os salários desses políticos somos nós, então eu acho que o mínimo que eles deveriam fazer é retribuir isso para a população. Eu falo que o rico não precisa de política. O rico não precisa de político, porque o rico tem dinheiro para comprar saúde; ele tem dinheiro para comprar segurança; ele tem dinheiro para comprar educação. Então, **o político precisa trabalhar para o povo, porque hoje, quem mais sofre é o povo: são as pessoas que utilizam o transporte público; são as pessoas que utilizam a saúde pública; são as pessoas que utilizam a educação pública. E, ao meu entender, tudo isso está numa situação bem precária.** Você vai numa escola e a escola não tem estrutura para os educadores... você vê uma estrutura precária até mesmo para os alunos. Você vê escolas que não estão distribuindo o alimento que aquele aluno deveria ter. Você chega num sistema de saúde e você não tem um atendimento humano [...]. **Então, assim, isso acaba me trazendo uma revolta e me espelhou a ter forças ainda mais para poder ajudar ao próximo. Se eu puder, daqui para frente, trazer melhorias para o meu bairro e trazer melhorias para a minha cidade, e eu conseguir fazer isso, eu vou fazer com todo o prazer, porque eu preciso; a minha esposa precisa; a minha família precisa. Eu não estou fazendo somente para as pessoas, mas estou fazendo para a minha família [...].** Esses órgãos públicos são totalmente omissos. Você acha, por exemplo, que o prefeito, numa hora dessa, está preocupado com as pessoas que estão na fila do SUS para serem atendidas? Ele não está preocupado, porque ele tem o melhor da saúde. Hoje, com certeza, se ele precisar, ele "cai" num hospital UNIMED e lá ele será atendido. Se pagar caro, você recebe aquele atendimento. Então, é isso que eu falo: se, um dia, um prefeito tiver que passar pelo SUS, eu acredito que as opiniões e as evoluções acontecerão, porque, se não fazem, é porque não utilizam e não sabem como é... porque ele é totalmente precário. Então essa é a minha briga (*grifos nossos*).

O entrevistado destacou as suas perspectivas pessoais com relação aos temas apresentados, além da sua visão - atinente à mobilidade e ao transporte público, principalmente - a partir da sua atuação como líder da associação de moradores. Dessa forma, devido à relevância da entrevista realizada, optamos por analisá-la neste subtópico específico, o qual versa sobre:

- as avaliações do entrevistado quanto à mobilidade e à acessibilidade urbanas, em associação ao consumo⁶⁷, ao lazer e ao trabalho, além de comparações entre as novas e as velhas práticas espaciais;
- a sua perspectiva sobre o transporte público que atende ao conjunto habitacional, especificamente a partir da sua atuação como Presidente da Associação de Moradores.

Miguel tem 38 anos, é casado e tem uma filha. Trabalha como auxiliar administrativo num supermercado, especificamente no setor referente à prevenção de perdas e de danos. O entrevistado iniciou o diálogo destacando os deslocamentos que, diariamente, realiza para ir e voltar do seu trabalho. Segundo ele, a opção pelo deslocamento utilizando a bicicleta é decorrente da: a) proximidade do seu trabalho à sua área de residência; b) importância da prática de exercícios físicos para que ele pudesse se recuperar da COVID-19; c) impossibilidade de utilizar o transporte público, porque não há itinerários que atendam a sua necessidade de deslocamento.

Miguel: Entro no trabalho às 8h e saio com 20 minutos de antecedência. Eu não utilizo transporte público, porque eu moro no Cristo Redentor e eu trabalho do lado de lá da rodovia. Nós temos hoje uma rodovia que "corta" o nosso bairro e, inclusive, esse trajeto que eu faço nenhum tipo de transporte público nos atende, então eu acabo indo de bicicleta, até porque eu tive COVID recentemente e acabei achando melhor praticar algum esporte, pois eu não me sinto bem ainda [...]. Acabo utilizando a bicicleta, porque eu trabalho próximo, então é mais vantajoso eu ir de bicicleta pela necessidade que eu passei, mas se amanhã eu achar que seja necessário, eu utilizaria motocicleta, carro, porque o transporte público não nos atende para quem faz esse trajeto que eu faço.

Além da bicicleta, que Miguel utiliza diariamente nos seus deslocamentos urbanos para o trabalho, o entrevistado ressaltou que possui uma motocicleta⁶⁸ para a realização de alguns trajetos individuais, sendo que, para as demais práticas espaciais que norteiam a nossa investigação - consumo e lazer -, sobretudo em conjunto com os demais membros da sua família, o transporte por aplicativo é utilizado, especificamente aquele ofertado pela empresa norte-

⁶⁷ A dimensão empírica do consumo será trabalhada de forma pormenorizada na próxima parte que compõe esta dissertação, em associação às perspectivas das outras cidades entrevistadas.

⁶⁸ Considerando o estrato socioeconômico que foi privilegiado na investigação, a opção pela utilização da motocicleta poderia ter sido mais verificada, caso mais entrevistas fossem realizadas, e uma discussão mais robusta sobre esse importante modal de deslocamento poderia ser tecida. Contudo, deixamos aqui o registro de que a motocicleta, embora seja um meio individual de locomoção, não é geradora de prestígio social para os seus possuidores e possui sua funcionalidade, de certo modo, limitada, haja vista que, conforme Miguel ressaltou, ela não atende às necessidades da família, sendo necessário utilizar outros modais quando os deslocamentos pela cidade são realizados com a esposa e com a filha. Assim, a heterogeneidade dos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, consoante a nossa pesquisa revelou, demonstra, ainda, um importante elemento: a relevância de que, no âmbito das pesquisas sobre mobilidade urbana, considerando esses estratos, outros modais de deslocamento, como a motocicleta, o transporte por aplicativo e o carro - a partir das facilidades de aquisição destacadas durante esta dissertação - sejam considerados como relevantes, para além do transporte público coletivo que, historicamente, é eleito como central no âmbito dessas investigações.

americana *Uber Technologies Inc.*, visto que ele não possui automóvel. Em sua visão, o transporte por aplicativo é importante para as pessoas de padrão socioeconômico menor, em decorrência dos menores preços, em comparação àqueles cobrados pelos taxistas. Além disso, um aspecto muito importante destacado por Miguel diz respeito à importância desse novo modal de deslocamento numa cidade que o transporte público não atende adequadamente às necessidades da população. Chamou-nos a atenção essa visão do entrevistado, pois ela vai ao encontro daquilo que defendemos, ou seja, em cidades que foram produzidas para o automóvel e são, rotineiramente, reestruturadas em prol dele, sendo esses fatos aliados à exacerbação da expansão territorial urbana, promovendo cidades mais espalhadas, menos densas e que se expandem de forma descontínua, ter acesso àquilo que a cidade oferece – sobretudo em um contexto de policentralidade, conforme defendemos em outra seção desta dissertação – é, de fato, um grande desafio para os cidadãos que dependem do transporte público. Assim, a estratégia atual utilizada por muitos deles é recorrer ao automóvel, mesmo não sendo possuidores. Vejamos, a seguir, o depoimento do entrevistado:

Miguel: Então, assim, eu faço consumo de bebida alcoólica socialmente quando vou para um clube ou para uma festa, então hoje eu não tenho mais a prática de utilizar o transporte próprio. Eu prefiro ir de aplicativo. Acho muito mais seguro e vantajoso devido aos riscos que a gente corre... Eu dependo da minha carteira de motorista, porque na empresa que trabalho, eu utilizo os carros da empresa, então eu não arrisco hoje em fazer o uso de bebida alcoólica e utilizar o veículo próprio e, de repente, "cair" numa blitz e ser pego. Eu trabalhei com transporte por 12 anos. [O transporte por aplicativo] foi uma invenção para atender, principalmente, as pessoas de baixa renda, até porque eu trabalhei com táxi por muitos anos da minha vida e, realmente, hoje o valor do táxi não é acessível às pessoas de baixa renda. Antes, as pessoas utilizavam táxi em casos de extrema necessidade. Então, **o aplicativo veio para proporcionar, dentre outras coisas, um conforto a mais, principalmente porque o transporte público da nossa cidade é muito deficiente, então o aplicativo acabou proporcionando um bem-estar muito maior para as pessoas de baixa renda, muito em função, também, dos preços que são cobrados** (*grifo nosso*).

Visando à compreensão de possíveis problemas espaciais, temporais, organizacionais e/ou estruturais que poderiam comprometer o ir e o vir do entrevistado no âmbito das suas práticas espaciais cotidianas, perguntamos a ele se encontra dificuldades para a realização dos seus percursos urbanos. Miguel ressaltou que um problema recorrente em Ribeirão Preto é aquele atinente à malha viária, ou seja, um problema de infraestrutura. Segundo ele, embora as avenidas e as ruas sejam adequadas em termos de dimensões, a condição do asfalto é, segundo ele, um aspecto negativo, sendo esse posicionamento destacado em outros trechos da entrevista, conforme abordaremos no encadeamento da análise.

Sugerimos que Miguel refletisse sobre as áreas da cidade as quais ele frequenta para a realização do consumo de bens e de serviços, além do lazer, e perguntamos se ele gostaria de frequentar outras, mas não o faz devido às dificuldades de acessibilidade. O entrevistado iniciou a sua resposta destacando: "Eu não deixo de frequentar [as áreas que pretendo], porque o acesso é difícil". Compreendemos esse trecho inicial de sua fala numa perspectiva vinculada ao modal de deslocamento que ele utiliza, majoritariamente, para essas finalidades - o transporte por aplicativo. Assim, embora diferentes níveis de acessibilidade estejam disponíveis para os cidadãos, dependendo das diferentes áreas da cidade nas quais eles residem (SANTOS, 1987), o transporte por aplicativo, ao possibilitar que os cidadãos que não são possuidores também se desloquem por automóvel, atua para a superação dessa iniquidade de acessibilidade. Complementando a sua fala, Miguel destacou que, devido à malha viária da cidade, que é inadequada, a maioria das pessoas que reside no conjunto habitacional e que possui automóvel, opta pela utilização das rodovias, que permitem o acesso a diferentes áreas da cidade utilizando menos tempo nos deslocamentos, contudo, gerando a realização de percursos mais extensos. Além disso, numa perspectiva analítica em termos de macroacessibilidade (VASCONCELLOS, 2001), o entrevistado realizou uma comparação entre o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e o Conjunto Habitacional "Reserva Macaúba", também situado, segundo ele, na Rodovia Alexandre Balbo, bem próximo à sua área de residência.

Miguel: Então, o bairro Cristo Redentor foi feito... eu falo do lado de cá da pista. Nós já temos novos empreendimentos que não chegaram a se juntar ao nosso bairro. Recentemente, por exemplo, a prefeitura inaugurou o bairro Macaúba, que é um bairro próximo ao nosso, do lado de cá da rodovia. Eles não têm nenhum tipo de estrutura de comércio que o Cristo Redentor tem. Hoje nós já temos uma estrutura dentro do bairro... temos mercados, farmácias, lojas de utilidades, lanchonetes, mas eles ainda não têm. O acesso para eles é muito mais difícil do que o nosso, porque eles têm somente um acesso para saírem do bairro. Nós não... o nosso bairro se juntou com um bairro que já existia – o Parque das Oliveiras... Então, para mim, eu tenho vários tipos de saída: posso utilizar as rodovias e dou a volta... a gente fala contorno... aqui é o Contorno Norte. Por essa rodovia, eu consigo acessar a Rodovia Anhanguera... eu consigo ir para os *shopping centers* da cidade por essa rodovia. Se eu quiser ir para o centro da cidade e não utilizar as avenidas, eu vou por rodovia. Eu "pego" aqui o Contorno Norte, vou até o acesso para Sertãozinho... acesso à Avenida Bandeirantes e eu "caio" praticamente "dentro" do centro, entendeu? Mas, por exemplo, para ir a um mercado, eu tenho que utilizar as avenidas. **Os acessos não são ruins, entendeu? Eles têm as infraestruturas ruins, mas as avenidas são boas. São avenidas largas, porém, a prefeitura não fez um trabalho sabendo que hoje sete mil famílias viriam para este bairro... Eles não melhoraram as avenidas que dão acesso ao nosso bairro [...].** O movimento aumentou muito. Inclusive, nós tivemos muitos problemas – e estamos tendo ainda – sobre questões de mortes na rodovia, pois muitas pessoas acessam ela. Como eu te falei, eu posso ir para o Ribeirão Shopping... Eu posso ir para o Shopping Iguatemi... Eu posso ir para o Novo Shopping e

eu posso ir ao centro da cidade utilizando a rodovia. **Como nós temos uma malha viária muito ruim dentro da cidade, as pessoas acabam utilizando as rodovias e é por causa disso que estamos tendo muitos problemas (grifos nossos).**

Outro aspecto que elegemos para ser trabalhado com o entrevistado é a situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", a qual impacta, de forma decisiva, nas práticas espaciais cotidianas dos cidadãos que ali residem, consoante a nossa pesquisa revelou. Nessa temática, buscamos obter os depoimentos por meio de duas direções principais, visando identificar se: - a área de implementação do conjunto habitacional é adequada e se ela propicia algum impacto negativo para a vida urbana do entrevistado; - há, por parte do entrevistado, uma sensação de isolamento ou de integração por viver nessa área da cidade, sendo que a afirmação da primeira, poderia, num primeiro plano, ser associada, em conjunto com outros elementos, à diferenciação socioespacial ou até mesmo à segregação e à fragmentação socioespaciais, conforme a hipótese que orienta a nossa investigação.

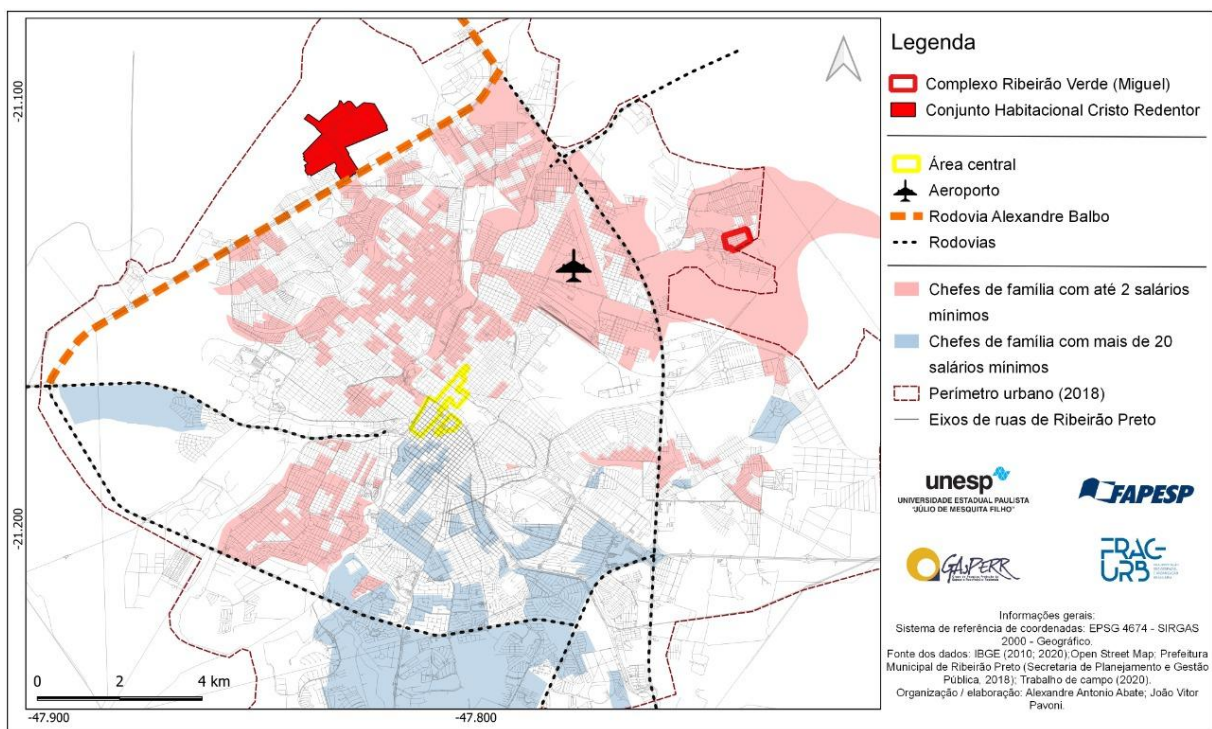
Num primeiro momento do seu depoimento, Miguel ressaltou que não se sente prejudicado por morar no conjunto habitacional e, segundo ele, a área é adequada, porque a implementação dela ocorreu segundo uma das lógicas que orientam a produção do espaço urbano de Ribeirão Preto, especificamente concernente à produção de conjuntos habitacionais para moradores de padrão socioeconômico menor nas áreas periféricas da cidade, sobretudo do setor norte. Porém, conforme a sua reflexão foi se desenvolvendo, Miguel começou a elencar uma série de problemas, aos quais os cidadãos ali residentes estão submetidos, numa visão claramente oriunda da sua atuação como presidente da associação de moradores.

Miguel: Olha, não me sinto prejudicado. A prefeitura implementou um bairro - acredito que seja um dos maiores do Brasil - num local muito gostoso. Muitas pessoas querem morar aqui, mas também muitas pessoas deixaram de morar aqui devido a algumas situações. A sua pergunta seria se o local é adequado, não é? **Não acho que foi inadequado, porque a cidade não tem para onde crescer. Nós não conseguiríamos fazer um empreendimento deste tamanho "dentro" da cidade... Os empreendimentos começam a ser feitos no entorno da cidade.** Hoje, por exemplo, se você "pegar" aqui a rodovia e ir para a Rodovia Anhanguera, a MRV [construtora brasileira] está fazendo um empreendimento no meio do canavial. Ah, vai ser gostoso morar ali? Vai... mas eles terão o problema que nós temos aqui com a questão da segurança. **O que acontece é que a Prefeitura colocou este projeto [do Cristo Redentor] e ela acabou informando, em várias propagandas que fizeram, que haveria base policial, educação, escolas... que teria o transporte público descente... E nada disso foi feito.** Então, assim, acredito que hoje os moradores que moram aqui são tristes com o empreendimento por esses motivos, mas é um bairro maravilhoso: temos áreas verdes... praças com áreas verdes bem legais no bairro. É um bairro novo, com estrutura asfáltica

nova. Hoje já começaram os problemas de desnivelamento do asfalto. Consegui detectar isso e fui atrás dos responsáveis e eles já estão fazendo a correção, mas sobre a questão da segurança, ela é muito falha (*grifos nossos*).

Para responder ao segundo eixo desta temática proposta - a sensação de integração ou de isolamento -, Miguel, inicialmente, realizou uma comparação do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" com o Complexo Ribeirão Verde, antiga área de residência do entrevistado (Mapa 12), que é também um conjunto habitacional proveniente do Programa Minha Casa, Minha Vida. Verifica-se, a partir dessa importante comparação realizada por Miguel, a relevância da mobilidade e da acessibilidade urbanas na vida cotidiana dos cidadãos, visto que, segundo ele, a mobilidade precária (SILVA, 2014) e excludente (VASCONCELLOS, 2013) impulsionou a sua mudança de área de residência.

Mapa 12: Ribeirão Preto. Antiga área de residência do entrevistado Miguel. 2021.



Fontes principais: IBGE (2010) e entrevista (2021). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

Miguel: Antes de vir para cá, eu morei no bairro Ribeirão Verde e lá nós tínhamos um problema muito sério em relação ao trânsito... ao transporte. Recentemente, foi feita uma duplicação da avenida principal. Antes dessa duplicação, um dos motivos para eu sair desse bairro foi por problemas relacionados ao trânsito. Eu ficava 40 minutos parado para conseguir sair do bairro. É um complexo que deve ter hoje, aproximadamente, 60 ou 70 mil habitantes e ele tinha um acesso muito difícil. Hoje melhorou muito, mas ainda existem problemas para acessar esse bairro. A família da

minha esposa ainda reside lá e, assim, não vou falar que não vou lá, que não frequento o bairro por esse motivo, mas é bem chato para você chegar lá, entendeu? A estrutura ainda não está 100% (*grifos nossos*).

No decorrer de sua análise, Miguel ressaltou, conforme trecho da entrevista a seguir, que ele se considera integrado à cidade, sendo que ele chegou a essa conclusão a partir de alguns elementos: 1) comparando com o Complexo Ribeirão Verde, viver no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" proporciona a ele maior mobilidade e acessibilidade, haja vista a variedade de opções - avenidas e a rodovia - para que os seus deslocamentos sejam realizados; 2) a existência de uma variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços que já foi implementada no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", conforme a nossa delimitação indicou, confere a ele essa sensação de integração. Porém, no decorrer da sua fala, o entrevistado deu indicativos da sensação de isolamento ao citar, por exemplo, que o conjunto habitacional é distante do centro principal da cidade e, portanto, dos principais equipamentos urbanos. Além disso, não apenas nesse trecho, mas também em outros apresentados até aqui, Miguel sempre resalta que ele reside "do lado de cá da rodovia", como se ela fosse um marco divisório, um limite, que poderia, em seu imaginário, representar uma separação entre a área na qual o conjunto habitacional se localiza e a cidade de Ribeirão Preto - por esse motivo, no Mapa 12 apresentado, optamos por destacar a Rodovia Alexandre Balbo. De fato, conforme a discussão que realizamos ao apresentar a nossa área de estudo, o conjunto habitacional foi implementado numa porção da cidade que materializa o processo de periferização do espaço urbano, sendo essa porção de Ribeirão Preto uma mescla de áreas urbanas e áreas rurais, a qual ainda carece de muitos equipamentos urbanos e, devido a isso, a expressão supracitada, muitas vezes utilizada por Miguel, poderia ser justificada. Por fim, o entrevistado reconhece que eles se sentem isolados, porque o poder público municipal é negligente perante as necessidades dos cidadãos.

Miguel: Integrado, porque, como eu te falei, eu seria omissivo por falar para você que nós estamos "fora"... Hoje, o Ribeirão Verde é um bairro que, quando você entrava nele, não havia imóveis... eram chácaras. Para você chegar ao bairro, você ainda "pega" uma estrada – que é nomeada estrada municipal, mas hoje eu falo avenida – e para você chegar até o bairro, você "roda" três ou quatro quilômetros. Tem os empreendimentos e tal. A Vitta [incorporadora e construtora] foi e fez três condomínios de prédios nessa estrada, mas antigamente era bem difícil o acesso, mas hoje não é. A integração do nosso bairro... você atravessou a pista, você já entra na avenida, o empreendimento começa ali. Nós já temos os comércios ativos e temos residências próximas. **É longe, mas tudo é questão de costume, não é?** Parentes, por exemplo, falam: "Ah, você mora longe". A minha mãe mora na área oposta daqui e o acesso para ela é muito mais viável pela rodovia, mas eu não acredito que nós estamos "fora", não. Eu só acho que os órgãos responsáveis pela segurança e a prefeitura municipal deveriam dar mais estrutura para o bairro. **Como nós**

estamos do lado de cá da rodovia, eles acabam deixando de atender a esses moradores. Então, a gente se sente isolado pela falta de competência desses órgãos, mas a conexão para a cidade é muito rápida, muito fácil, entendeu? Nós não temos problemas por essa parte (*grifos nossos*).

Após essas questões, sugerimos que o entrevistado refletisse um pouco sobre as suas práticas espaciais de lazer e de trabalho. Concernente às primeiras, Miguel salientou que, em função da pandemia, as suas práticas de lazer estão bem restritas. Contudo, relativamente ao período anterior a ela, explicou: "[...] os deslocamentos que nós fazíamos eram para *shoppings* e para eventos, embora estejamos sem eventos aqui desde o ano passado. Nós temos um clube próximo ao bairro e é um clube muito bom. O bairro mesmo proporciona uma área de lazer muito boa". Agora, em função da pandemia, Miguel explicou que sempre busca um espaço aberto - uma chácara, uma fazenda, um pesqueiro - para que possa realizar o seu lazer, pois, por serem abertos, oferecem, segundo ele, risco menor de contaminação. No decorrer de sua fala, Miguel também ressaltou que o lazer da sua família era muito ligado ao consumo, além de destacar a utilização de transporte por aplicativo para os deslocamentos pelo conjunto habitacional, devido à dimensão dele:

Miguel: Aqui no bairro, às vezes, a gente vai para uma pizzaria que tem um ambiente lá, uma música ao vivo, então a gente acaba não tendo que sair do bairro, entendeu? A gente também usa o aplicativo que é muito barato para ir lá, pois é longe - ela fica bem na entrada do bairro e eu moro bem no final -, então acaba compensando.

Sobre a dimensão do trabalho, propusemos que Miguel informasse se foi sua escolha trabalhar na área da cidade na qual o supermercado está situado e perguntamos, também, se ele gostaria de trabalhar em outra área da cidade. Miguel explicou que trabalha próximo ao conjunto habitacional por necessidade e destacou um importante elemento para a nossa investigação: segundo ele, os deslocamentos para o trabalho são muito significativos e eles seriam um fator decisivo, caso surgisse uma oportunidade laboral em outra porção da cidade. Além disso, destacou, por meio de um diálogo realizado com o seu primo, um exemplo que ilustra adequadamente o impacto que os deslocamentos para o trabalho causam nos cidadãos que residem em São Paulo, uma metrópole que é, no caso brasileiro, emblemática quando pensamos na magnitude do desafio da mobilidade urbana:

Miguel: Foi por uma situação de necessidade e onde eu trabalho é praticamente ao lado do meu bairro. De bicicleta, por exemplo, eu demoro 13 ou 14 minutos para chegar até lá. **Eu não trocaria hoje o meu trabalho para trabalhar, por exemplo... no centro da cidade até vai, mas para lugares que eu teria que me deslocar muito, eu acho que não seria**

compensatório para mim pelo deslocamento. É igual as pessoas que vivem hoje na capital São Paulo. As pessoas, hoje, moram perto dos seus trabalhos... procuram morar perto dos seus trabalhos, porque, com isso, você diminui um tempo muito grande que você perde... então você acaba utilizando esse tempo com outras coisas. Em São Paulo, por exemplo... Tenho meu primo que morou lá. Ele falava: "cara, eram três horas para sair do serviço e chegar em casa", sendo que, se você morar perto do trabalho, você demoraria, no máximo, 20 ou 30 minutos. Então olha o tempo que você ganha para utilizar esse tempo com o lazer... para fazer a prática de um exercício físico. Então, assim, tem N situações que você pode utilizar esse tempo que acaba sobrando, então, para mim, não seria viável [trabalhar em outra área da cidade], a não ser que seja compensatório financeiramente - entendeu? -, até mesmo contando com uma restituição financeira pelos gastos que eu teria para fazer esses deslocamentos (*grifo nosso*).

Analisaremos, agora, as comparações entre as velhas e as novas práticas espaciais do entrevistado, buscando identificar as similaridades e/ou as diferenças em termos de mobilidade e de acessibilidade, comparando a sua atual e a antiga área de residência. Conforme já destacado anteriormente, Miguel residia no Complexo Ribeirão Verde, situado, segundo ele, próximo ao Aeroporto de Ribeirão Preto. Sugerimos que ele realizasse a comparação mencionada levando em consideração as práticas espaciais que norteiam a nossa pesquisa - o consumo, o lazer e o trabalho -, e refletisse se, atualmente, viver no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" confere a ele mais facilidades ou mais dificuldades para a realização dos seus deslocamentos cotidianos. O entrevistado não conseguiu chegar a uma resposta conclusiva, visto que, segundo ele, alguns elementos o faziam ter mais facilidades, comparando com o contexto atual, porém, outros dificultavam os seus deslocamentos. Vejamos, então, como se deu a construção do pensamento do entrevistado. Num primeiro posicionamento, ele mencionou que o automóvel que ele possuía, quando vivia no Complexo Ribeirão Verde, era um elemento primordial que proporcionava a ele maior facilidade nos seus deslocamentos cotidianos - atualmente, conforme salientamos no início desta discussão, ele se desloca de bicicleta para o trabalho, utiliza o transporte por aplicativo para se deslocar para as práticas espaciais de consumo e de lazer e, às vezes, a motocicleta para os percursos individuais. Outros argumentos utilizados por ele para justificar esse posicionamento são atinentes à distância elevada do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" aos principais equipamentos urbanos e às melhores condições de transporte público que eram propiciadas aos cidadãos que viviam no Complexo Ribeirão Verde.

Miguel: Então, aí é óbvio que nós aqui temos mais dificuldades, porque é um bairro muito distante, mas nós temos algumas estruturas próximas, por exemplo, rede bancária... nós não precisamos ir longe para chegar numa rede bancária. Nós temos a Avenida Dom Pedro, que é uma avenida de fácil acesso,

certo? Ali nós temos rede bancária. É uma avenida toda constituída por comércios, mas **é óbvio que se torna mais difícil. Tudo mais longe.** Agora, com o tempo, estão vindo novas instalações. Em breve, nós vamos ter uma lotérica dentro do bairro. Hoje, no mercado, nós temos caixa eletrônico 24 horas. Farmácia que funciona até 23h. Mas, assim, nós não temos um atendimento médico... ele é precário. **Um exemplo que vou te dar é sobre a questão de um atendimento de urgência. Se você ligar para uma ambulância do SAMU, você não consegue um atendimento aqui por menos de 40 minutos.** Inclusive, eu tenho um caso que aconteceu comigo... A minha vizinha, às 3h da manhã, me chamou pedindo ajuda e eu fui tentar socorrê-la. Ela acabou falecendo no meio do caminho. O SAMU não chegava e a gente ficou agoniado com a questão de eles não chegarem e a gente acabou pegando um carro para socorrê-la e ela veio a falecer no meio do caminho. **Sobre questões de transporte, o Ribeirão Verde nos proporcionava um transporte muito melhor por essa situação que te expliquei anteriormente ao falar das linhas binárias que lá nós possuíamos.** Mesmo aqui sendo hoje um bairro com o dobro de habitantes, comparando com o número de pessoas que morava lá, lá o transporte era melhor. Lá é um complexo, então são vários bairros dentro desse complexo - entendeu? -, sendo diferente de nós. Nós não temos outros bairros próximos a nós, a não ser o Parque das Oliveiras. Já no Ribeirão Verde, há vários bairros. Fora [do Complexo Ribeirão Verde], tem um assentamento do MST [Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra] e isso trazia muita gente usando também os transportes, então acho que é por isso também que o transporte público de lá era melhor que o transporte daqui (*grifos nossos*).

Continuando a sua reflexão, o entrevistado ressaltou que, embora reconheça que a área na qual o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" se situa conduza ao processo de afastamento socioespacial dos cidadãos de baixo poder aquisitivo e, portanto, represente dificuldades para que eles possam se deslocar pela cidade, comparando com o Complexo Ribeirão Verde, ele avaliou que a distância que ele percorria antigamente para chegar ao centro principal de Ribeirão Preto era maior e, portanto, segundo esta perspectiva - distância ao centro principal -, ele considera que viver no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" proporciona a ele mais facilidades para a realização das suas práticas espaciais cotidianas, sobretudo as de consumo. Assim, ele considerou, depois de uma longa reflexão - embora tenha mencionado várias vezes que possuía maior mobilidade e acessibilidade a partir da sua antiga área de residência - que, hoje, a sua mobilidade e acessibilidade são mais adequadas.

Miguel: Eu acho que a partir de lá, ele [o centro principal] era até mais longe do que hoje, morando aqui, pois como te falei, eu tinha que pegar uma estrada e até acessar o bairro, "girava" em torno de 3 a 4 km, mais o que eu andava dentro do bairro. São várias etapas lá. Eu morava na terceira, então eu morava praticamente no final do bairro. Eu tinha que andar por todo o bairro e percorrer uns 3 ou 4 km para chegar na rodovia e ainda fazer o percurso até o centro da cidade, que "dá" em torno de 12 km. Para mim, era a "gota d'água", entendeu? Para mim, era totalmente fora de mão. **Olha, deixa eu te falar, sobre questões estruturais, hoje eu tenho o Jardim Cristo Redentor como**

a melhor opção. Como eu te falei, nós não enfrentamos tantos problemas como eu enfrentei no Ribeirão Verde. Para sair do bairro, não "pego" o trânsito que eu "pegava". Aqui a gente não tem problema de trânsito parado, mas lá eu tinha. Tem N matérias falando a respeito disso. Você ficava 30, 40 minutos... Nós tivemos situações lá no Ribeirão Verde, por exemplo, de cair uma árvore num dia de chuva e o bairro ficar sem acesso. Você não conseguia acessar o bairro. Então o trânsito chegou a parar na rodovia e ainda partir para outro bairro, porque parou tudo e ninguém conseguia acessar. Enquanto a viatura do corpo de bombeiros não foi lá desobstruir esse acesso, ninguém conseguia entrar ou sair do bairro, entendeu? Hoje, no Cristo, nós não temos esse problema, pois temos acessos diferentes, entendeu? Posso estar acessando o bairro por outras formas, como pela rodovia que passa no entorno. Nós temos dois viadutos, então tenho duas opções e não tenho esse problema (*grifo nosso*)

Especificamente sobre a comparação entre as atuais e as antigas práticas espaciais de trabalho, Miguel relatou que não encontra muitas diferenças, visto que, atualmente, conforme ressaltamos, trabalha próximo à sua casa e o seu deslocamento é feito a partir da utilização da bicicleta. Quando ele residia no Complexo Ribeirão Verde, trabalhava como motorista de táxi, principalmente, no aeroporto de Ribeirão Preto, que, segundo ele, é bem próximo à sua antiga residência. Além disso, deslocava-se até lá com o veículo da empresa, então, segundo ele, também não havia grandes dificuldades para que ele pudesse acessar a área na qual mais atendia aos passageiros. Nesse âmbito de discussão, Miguel relatou que migrou para o transporte por aplicativo e relatou uma situação que ajuda a compreender o motivo pelo qual o "uberismo" - ou a "uberização" - tornou-se uma forma cruel de precarização do trabalho, conforme defende Abílio (2017):

A uberização [...] refere-se a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho. Trata-se de um novo passo nas terceirizações, que, entretanto, ao mesmo tempo que se complementa também pode concorrer com o modelo anterior das redes de subcontratações compostas pelos mais diversos tipos de empresas. A uberização consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um nanoempresário-de-si permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; ainda, se apropria, de modo administrado e produtivo, de uma perda de formas publicamente estabelecidas e reguladas do trabalho (ABILIO, 2017, *sem paginação*).

A seguir, vejamos a perspectiva de Miguel sobre os motivos pelos quais optou por trabalhar como motorista de aplicativo e, posteriormente, buscar outra oportunidade de trabalho:

Miguel: Mudei de emprego. Bom, primeiramente, eu mudei de emprego, porque a tecnologia mudou. Eu falei para você que, hoje, as pessoas de baixa

renda acabaram sendo contempladas com a vinda do aplicativo. Porém, hoje, **a classe dos taxistas passou por uma mudança muito drástica em relação ao ganho financeiro depois que os aplicativos vieram. Os taxistas sentiram muito. Hoje, eu acredito que a queda nos ganhos passe de 50% e isso fez com que até eu saísse do táxi e me tornasse motorista de aplicativo.** Trabalhei por dois anos como motorista de aplicativo e, por um certo momento, acabei sentindo um cansaço por estar na rua, no sol. Depois de 12 anos, ao mudar de lugar no mercado de trabalho, tive novos desafios e estou muito feliz. Estou trabalhando numa área que é muito difícil, mas acredito que estou sendo visto pelo trabalho que eu venho fazendo, então não me arrependo, por mais que os ganhos não cheguem nem próximos àquilo que eu ganhava com o transporte, mas é algo que chegou no momento certo. Com a pandemia, por exemplo, o transporte parou, porque a cidade parou. **A gente saía, por exemplo, para trabalhar e você não conseguia fazer um valor de R\$ 30,00 livre. Eu falo assim: como um pai de família sai às 7h da manhã e volta para casa às 17h ou às 18h com R\$ 30,00 no bolso? A gente estava pedindo para passar dificuldade** (*grifos nossos*).

Dessa forma, a árdua jornada de trabalho dos motoristas de aplicativo, relatada por Miguel, e os ganhos ínfimos dela decorrentes, atestam aquilo que Caldas (2020) já havia debatido:

A promessa dos aplicativos que proporcionam aos seus parceiros a possibilidade de tornarem-se os seus próprios chefes, donos do negócio, podem de fato apresentar-se como uma maneira de dissimular a dura realidade, em que os ditos parceiros passam a ser explorados através de reduzidas contraprestações financeiras e totalmente desprovidos das garantias que gozam o trabalhador formal, quando de outro lado empresas intermediadoras auferem lucros exorbitantes resultantes do não pagamento de tributos que são exigidos de seus concorrentes formais e principalmente da exploração do trabalho de outrem, reforçando a concepção de que a tecnologia beneficia sobretudo ao grande capital, e é esta também, sem dúvida, uma de suas grandes contradições (CALDAS, 2020, p. 102).

Concluimos, então, a partir desses diversos pensamentos do entrevistado - muitos deles contraditórios - que, ao fazer as comparações solicitadas entre as velhas e as novas práticas espaciais, o seu discurso revelou a complexidade que envolve a mobilidade e a acessibilidade urbanas, as quais podem ser analisadas à luz de diferentes prismas, os quais não são indissociáveis, mas sim complementares: renda e gênero dos cidadãos; modais de deslocamento utilizados; condições e estruturação da malha viária; distância das áreas frequentadas às residências; tempo para realização dos percursos, incluindo aquele desperdiçado no trânsito e, no caso daqueles que utilizam o transporte público, também o tempo de espera nos pontos de ônibus; situação espacial das residências e expansão territorial urbana, que podem, conforme amplamente debatido ao longo desta dissertação, facilitar ou restringir o acesso àquilo que a cidade proporciona e, portanto, ao exercício do direito à cidade; dentre outros. Por analisar alguns elementos de forma isolada, como a possibilidade de utilizar o seu automóvel antigamente,

o entrevistado mudou de posicionamento quanto à área que proporciona/proporcionava a ele condições mais favoráveis em termos de mobilidade e de acessibilidade, porém, ao refletirmos sobre o seu discurso, concluímos que tanto agora, como antes, aspectos negativos impactam e impactavam nos seus deslocamentos pela cidade e, portanto, na sua mobilidade e acessibilidade urbanas, sendo esse, também, um dos motivos geradores das dúvidas que comprometeram a sua avaliação.

Finalizado este primeiro eixo de discussão, iniciaremos o segundo, no qual apresentaremos a avaliação que Miguel realizou sobre a rede de transporte público que atende ao conjunto habitacional, tomando, agora, como parâmetro de análise, a sua ação no âmbito da associação de moradores, visto que ele não utiliza o transporte público. Além disso, a sua esposa utiliza esse modal de deslocamento e, dessa forma, a perspectiva dela, aliada às demais vozes dos usuários, contribui para o posicionamento do entrevistado. No início de sua fala, Miguel relatou, então:

Miguel: Eu usei o transporte público no bairro por duas vezes. Hoje, eu vou relatar o que os moradores reclamam para nós, porque eu mesmo não conheço muito o transporte público do bairro, mas eu sei que ele é muito deficiente, entendeu? Eu vou relatar para você como Presidente da Associação, trazendo informações que os usuários do bairro, os moradores, passam. Inclusive, são situações que nós estamos buscando melhorias diante dos órgãos responsáveis.

A periodicidade nos atendimentos foi o primeiro elemento abordado pelo entrevistado. Segundo ele, nos horários de pico, nos quais o fluxo de passageiros é maior, há ônibus a cada 20 minutos, mas mesmo assim, devido ao número elevado de moradores que é dependente desse modal de deslocamento para as diversas finalidades – consumo, deslocamento para o trabalho e para as escolas, dentre outras –, essa periodicidade é insuficiente. Nos demais períodos do dia, segundo ele, há um ônibus a cada 40 minutos. Em sua opinião, deveria haver itinerários extras nos horários de pico que proporcionassem o deslocamento dos usuários de forma digna, visto que, atualmente, "[...] mesmo a cada 20 minutos, os ônibus andam lotados. E, principalmente, com a questão que estamos vivendo – a pandemia – é um absurdo ver a situação que os ônibus 'andam' aqui. É gente em cima de gente". Nos horários que não são de pico, segundo ele, o número de passageiros que utiliza o transporte público é pequeno, não havendo a necessidade, portanto, de alterações nos atendimentos prestados nesses períodos.

Embora já tenhamos tecido a análise dos comentários realizados na Página do *Facebook* denominada "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", recentemente, houve algumas publicações que condizem com a descrição de Miguel no que se refere à caótica situação

de aglomeração no transporte público que atende ao conjunto habitacional, num contexto de pandemia que exige distanciamento social. Decidimos, pois, apresentar esses resultados obtidos a partir da Netnografia aqui, em associação à visão de Miguel.

Em 1 de abril de 2021, um usuário do transporte público filmou a aglomeração durante a utilização do itinerário que atende ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e enviou o vídeo para a associação de moradores. Nele, constam crianças, adultos e até idosos completamente aglomerados – todos os assentos do ônibus estavam ocupados e o corredor também –, numa situação típica do transporte público urbano dos países em desenvolvimento, conforme várias pesquisas sobre mobilidade urbana já demonstraram. Embora todos estivessem utilizando as máscaras de proteção, as normas sanitárias de combate à disseminação do vírus e, portanto, à proliferação de infectados, determina que, mesmo quando as máscaras são utilizadas, é importante que o distanciamento social seja respeitado e as medidas de higienização das mãos realizadas, haja vista que as máscaras, embora eficientes, não proporcionam, infelizmente, que contágios não ocorram. Indignado com a situação, o administrador da referida página compartilhou o vídeo e, na postagem, destacou:

Como será que estão os hospitais da cidade? Lotados, não é? E o transporte coletivo também está. Os comerciantes estão sendo proibidos de trabalhar, porém, aqueles que estão trabalhando e dependem do transporte público, estão aglomerados dentro deste ônibus. Fica a pergunta: onde estão os fiscais da cidade? Por que o prefeito não posta essa realidade nas suas redes sociais? Cadê os vereadores para tomarem alguma atitude, levando em conta que a situação atual oferece extremo perigo? Quantas pessoas estão se contaminando e levando a doença para dentro de casa, onde pais, filhos, avós estão cumprindo as recomendações? Os usuários desse transporte não estão sendo respeitados. Será que, até hoje, o Ministério Público não está ciente do que está acontecendo? Há algo muito estranho nessa questão! (Postagem realizada pelo administrador da Página do *Facebook*).

Em resposta à publicação, Maria, uma usuária que estava no ônibus, realizou um comentário informando que um fiscal da área da saúde adentrou ao ônibus e, ao verificar a situação, sugeriu que as pessoas realizem a denúncia quando os ônibus estiverem lotados, mas, segundo ela, os usuários não se interessam por fazer isso. Anteriormente, em 10 de março de 2021, a Associação de Moradores já havia realizado a postagem de dois vídeos que demonstraram a mesma situação trágica e desesperadora, fato esse revelador de que o problema permaneceu sem solução:

Enquanto não se pode fazer aglomerações em festas, no comércio, entre outros, na linha de ônibus "Jardim Cristo Redentor" as pessoas estão amontoadas "uma em cima das outras". Então pode fechar o comércio e as

escolas, mas nos ônibus é permitida essa "pouca vergonha" e essa falta de respeito com a saúde das pessoas? É a partir daí que as pessoas vão transmitir o vírus enquanto nossos parentes se isolam. Quem utiliza uma linha de ônibus dessa, com certeza, levará o vírus para dentro de casa. Cadê as nossas autoridades? Cadê a fiscalização? Isso é um descaso total e novamente falo que isso é falta de respeito com as pessoas. Insanidade total (Postagem realizada pelo administrador da Página do *Facebook*).

Continuando na sua avaliação, Miguel realizou um depoimento para atestar a sua visão de que não é apenas a rede de transporte público que atende ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" que necessita de ser reestruturada a fim de atender adequadamente às necessidades de deslocamentos dos cidadãos ali residentes, mas toda a rede que atende à Ribeirão Preto. Para isso, o entrevistado relatou os problemas que ele enfrentava ao utilizar o transporte coletivo quando ele residia no Complexo Ribeirão Verde. Verifica-se, então, que, embora ele tenha mencionado que o sistema de transporte público que atendia à esse complexo era melhor do que aquele que atualmente atende aos cidadãos da sua atual área de residência, conforme discussão realizada nos parágrafos anteriores, o seu depoimento confirma aquilo que havíamos concluído, referente aos problemas de mobilidade e de acessibilidade que ele enfrentava a partir da sua antiga área de residência e permanece enfrentando.

Miguel: Como eu morei no Ribeirão Verde, e lá é um bairro populoso, nós também tínhamos problemas. Nessa época que eu morei lá, eu utilizava o transporte público e por diversas vezes, quando eu estava saindo do trabalho, eu parava no centro – eu "pegava" dois ônibus – e quando eu parava no centro, por diversas vezes, eu acenava para o motorista e o mesmo não parava, porque o ônibus já estava lotado. Eu cheguei a esperar três ônibus passarem para poder "pegar" o terceiro, entendeu? Eu saía às 18h, chegava no centro às 18h30... 18h40, então por volta de 19h30 eu estaria na minha residência, mas eu chegava por volta de 20h30, 20h40, 21h, entendeu?

Essa situação no âmbito de utilização do transporte público experienciada e relatada é, segundo Miguel, semelhante àquela a qual os moradores do Cristo Redentor estão submetidos atualmente. Segundo ele, a Associação de Moradores realizou levantamentos e obteve informações junto aos usuários e concluiu que uma das medidas possíveis para melhorar o atendimento do transporte público seria a implementação de uma linha binária. De fato, conforme apresentamos anteriormente no ofício que a Associação de Moradores enviou ao poder público, essa linha binária foi solicitada e ela seria, na visão do entrevistado, imprescindível, pois

Miguel: Enquanto um ônibus "faria" uma parte do bairro, uma outra linha – Jardim Cristo Redentor 2 – "faria" outra parte e isso acabaria diluindo os

usuários nessas duas linhas e traria um conforto maior para eles. Nós já levamos esse levantamento e disseram para nós que, assim que fossem feitas as obras de corredores de ônibus que estão sendo feitas por toda a cidade, eles iriam fazer um estudo em relação a esse assunto, mas até hoje nós não tivemos uma posição da TRANSERP, que é a empresa que fiscaliza o trânsito e é a responsável pelo transporte público da cidade.

Embora essa solicitação ainda não tenha sido atendida, após uma reunião na qual ele apresentou as reivindicações junto à TRANSERP, a linha extra, a cada 20 minutos, foi implementada, porém, apenas no período da manhã, sendo, portanto, um equívoco, segundo Miguel relatou:

Miguel: Então, assim, ela [a linha extra] leva o morador, o usuário, para fora do bairro, mas na hora que esse morador quer retornar, ele não tem uma linha extra. Então, como dizem, tira o problema do bairro, mas deixa o problema no centro da cidade e em outros bairros pelos quais a linha passa [...]. Esse ônibus que faz essa linha tem menos paradas do que a linha normal, acaba sendo mais rápido, mas e na hora da volta? E na hora que esse usuário está saindo do trabalho? E na hora que os estudantes estão saindo das escolas? Nós não temos esse acesso novamente para o bairro.

Além dessa linha extra em outros horários de pico ao longo do dia, que permitiria o retorno adequado dos moradores para o conjunto habitacional, perguntamos para o entrevistado sobre o número de veículos que ele julga adequado para cada horário de atendimento e, para ele, "[...] para atender hoje a demanda do Jardim Cristo Redentor – nós não temos o número do levantamento, mas é em torno de 30 ou 35 mil habitantes –, eu acho que, nos horários de pico, deveriam passar dois ônibus a cada 20 minutos", sendo que apenas um seria suficiente nos demais períodos do dia, no qual o atendimento ocorre a cada 40 minutos.

Miguel: Aí, sobre essa questão, eu até acho válido esse único ônibus a cada 40 minutos. Por mais que seja um tempo longo, hoje, com a questão da tecnologia, dos aplicativos, acaba facilitando para os usuários, porque você entra no aplicativo da empresa e você vê os horários que os ônibus passam, então, assim, para quem utiliza o transporte público, é preciso se adaptar aos horários dos ônibus. Eu acho que seria também muita cobrança eu pedir um ônibus a cada 20 minutos... vai ter ônibus que vai "andar" vazio, entendeu? Então é preferível que, em horários que não são de pico, continue com o transporte a cada 40 minutos e apenas um ônibus.

Outro elemento fundamental discutido durante a entrevista foi atinente aos percursos que os itinerários que atendem ao Cristo Redentor realizam. Segundo ele, deveria haver a ampliação de alguns que atendem aos bairros próximos e a implementação de outros, que possibilitassem, por meio de um único ônibus, que os usuários pudessem ter acesso a uma maior

variedade de áreas da cidade. Segundo ele, os itinerários que atendem ao conjunto habitacional conduzem ao centro principal de Ribeirão Preto, porém eles são insuficientes, havendo a necessidade de que os usuários utilizem vários ônibus para terem acesso às outras porções da cidade, como às áreas nas quais estão situados os *shopping centers*.

Miguel: Por exemplo, se a gente atravessar a pista aqui e ir ao lado do bairro, nós temos bairros que são atendidos por três linhas. Nós temos o Ipiranga HC, que faz o acesso pelo Sumarezinho... ele leva esses usuários até o HC, que é o Hospital das Clínicas. Nós temos o circular, que é uma linha que faz ligação aos *shopping centers*. Então, assim, é muito bom. Só que nós não somos atendidos por essas linhas. Por exemplo, o circular vem até o final do bairro, na avenida. Vou te dar um exemplo. Se eu pegar o circular lá no Novo Shopping, eu consigo chegar até próximo ao bairro, mas aí eu tenho que descer e aguardar o Jardim Cristo Redentor. Eu acho que a empresa poderia colocar uma linha e mais veículos para atender aos moradores daqui. Se eu for para o Novo Shopping, se eu for para o Ribeirão Shopping ou para o Shopping Iguatemi, eu preciso pegar dois ônibus, sendo que eu poderia pegar um ônibus que teria o trajeto mais demorado - ele passaria praticamente por toda a cidade -, mas eu não desceria de um veículo para entrar em outro, entendeu? Outra coisa: Nós estamos numa distância de 3km que o ônibus poderia adentrar ao nosso bairro e atender aos usuários.

É possível supor, ainda que fosse necessário obter indicadores que confirmem a hipótese, que os trajetos dificilmente são desenhados segundo alguma racionalidade de uso de tempo para percorrer distâncias e associar diferentes funções que um mesmo cidadão deseja realizar no espaço urbano. Ao contrário, as linhas, muitas vezes, são concebidas segundo uma divisão social do espaço, que não articula áreas de consumo voltadas, em tese, aos segmentos de maior poder aquisitivo, às áreas residenciais ocupadas pelos estratos de menor poder aquisitivo. No geral, como pode ser observado em outras cidades médias, bairros distantes ocupados pelos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo são servidos por linhas que dificilmente passam por *shopping centers* ou por espaços residenciais fechados.

Miguel salientou, também, a visão dos cidadãos referente ao preço da tarifa para utilização do transporte público. Segundo ele, embora haja, em Ribeirão Preto, o sistema de integração, a tarifa é muito cara, pois a maioria dos usuários que utiliza o transporte público pertence aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo. Além de reclamarem do preço das tarifas, o entrevistado relatou que outro elemento que causa indignação a ele e aos usuários é a falta de investimento para que melhorias sejam implementadas nos veículos.

Miguel: Olha, os usuários reclamam. Eu acho que aqui é um dos valores mais caros que nós temos no Estado de São Paulo e não vemos isso em forma de retribuição para o usuário. Nós estamos numa cidade que a temperatura normal gira em torno de 27, 28 graus - uma cidade muito quente. Nós não temos um

ônibus aqui com ar condicionado. Nós não temos a acomodação para o usuário. A situação é totalmente revoltante.

Outro dado importante, também obtido a partir do acompanhamento das postagens do *Facebook*, foi confirmado pelo entrevistado – a ausência de cobertura nos pontos de ônibus –, sendo que adaptações nesses espaços também foram solicitadas ao poder público.

Miguel: No nosso bairro, dá para contar os pontos de ônibus. Acho que nós temos quatro pontos com cobertura... e isso é uma das reivindicações que também fazemos, porque é inadmissível você pagar R\$ 4,80 num transporte público diariamente e não ter nem pontos de ônibus cobertos. Além disso, sobre o ar condicionado que te falei... muitas cidades bem menores do que Ribeirão Preto hoje já proporcionam isso para os usuários. No centro da cidade, você não tem um sistema, uma estrutura boa. Vou te dar um exemplo: Curitiba. Você olha o transporte público de Curitiba e ele é o desejo dos usuários de Ribeirão Preto, ou seja, um transporte público descente.

Ao término da sua avaliação, Miguel fez um importante depoimento que demonstra a necessidade urgente de melhorias no âmbito do transporte público das cidades brasileiras para que ele, de fato, seja atrativo e permita uma ampliação de sua utilização, sendo essa uma das premissas básicas de qualquer política de mobilidade urbana. Ademais, o relato do entrevistado justifica um dos motivos pelos quais o setor de transporte público no Brasil vem, paulatinamente, sendo impactado negativamente em função do decréscimo de arrecadação decorrente da diminuição⁶⁹ constante de usuários, sobretudo agora neste contexto de calamidade sanitária, ao passo que a utilização do transporte por aplicativo cresce exponencialmente, proporcionando que mais automóveis circulem pelas cidades e propiciem, dentre outros impactos negativos, aumento nos congestionamentos, proporcionando, na visão de Paulo Cezar Ribeiro, a partir de suas pesquisas sobre o Rio de Janeiro, "[...] horário de pico o tempo todo, [pois] esses carros não saem das ruas, não liberam o sistema viário, não são guardados em uma garagem ou estacionamento" (FUJITA, 2018, *sem paginação*). Vejamos, então, a análise do entrevistado:

Miguel: Aqui em casa nós somos em três. Se eu quero ir para o centro da cidade, eu vou pagar R\$ 4,80 vezes três - certo? - e vezes dois, pois eu vou ter que ir e voltar. Se eu pegar um aplicativo, eu pago R\$ 17,00 até o centro. Pago R\$ 17,00 para ir e R\$ 17,00 para voltar. Óbvio que o aplicativo tem aqueles critérios que, em alguns momentos, tem aquelas tarifas que deixam de ser normais e acabam sendo.... a gente usa a palavra "dinâmica"... tarifa

⁶⁹ Segundo dados apresentados no âmbito dos debates que estão sendo realizados, desde 2018, com vistas à revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, em 2010, houve um crescimento populacional de 20,34%, comparando com o número de habitantes de 2000. Porém, houve um decréscimo, em 2010, de 7,21% de viagens de passageiros, por transporte público, nos dias úteis, comparando, também, com o ano de 2000, dado esse que demonstra uma redução considerável de utilização desse modal de deslocamento no âmbito dos deslocamentos motorizados (RIBEIRÃO PRETO/TRANSERP, 2018).

"dinâmica"... mas é o preço que costuma ser pago: R\$ 17,00 para ir e R\$ 17,00 para voltar. É pouca diferença, mas nós estamos num veículo - geralmente um veículo que nos traz uma acomodação muito mais confortável do que um transporte público - e nós temos um veículo com ar condicionado, entendeu? E nós saímos da porta da nossa casa. Eu, para entrar no ônibus, preciso subir a minha rua - são, mais ou menos, 150 ou 200 metros... ou 300 metros do outro ponto que seria o mais distante. O transporte de aplicativo embarca a gente na porta de casa. Então, assim, se você "colocar na ponta do lápis" e ver a economia, eu acredito que é muito mais seguro. A minha esposa, por exemplo, eu fico totalmente com um certo receio de deixá-la utilizar os pontos de ônibus em períodos noturnos, por exemplo, ou muito cedo - entre 5 ou 6 horas da manhã. Então eu preciso acompanhá-la. Eu acho que é muito mais viável por causa das condições que o transporte por aplicativo nos proporciona e por uma diferença de preço muito pequena.

Esse depoimento mostra como a tendência ao uso do transporte por aplicativos prevalece, reforçando a cidade do automóvel e levando à desvalorização progressiva do transporte coletivo, no Brasil, em função da crescente precariedade de sua oferta, frequência, itinerários e conforto oferecido aos usuários.

Dentre os vários resultados importantes obtidos por meio da realização da entrevista com o Miguel, destacamos, como forma de finalização da discussão ora tecida, que: 1) a distância do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" aos principais equipamentos urbanos, sobretudo aqueles do centro principal de Ribeirão Preto, impacta, negativamente, nos seus deslocamentos urbanos, mesmo ele tendo ressaltado que não deixa de frequentar as áreas da cidade que deseja devido às dificuldades de acessibilidade, haja vista que, para os seus maiores deslocamentos em termos de tempo e de espaço, sobretudo para o consumo e o lazer, ele utiliza o transporte por aplicativo; 2) a partir da sua atuação como líder da Associação de Moradores, ele admitiu que os cidadãos que residem no conjunto habitacional se sentem isolados, porque o poder público é negligente perante as necessidades dos cidadãos, sendo que ele utilizou o afastamento socioespacial deles, processo esse revelado, dentre outras formas, por intermédio da utilização frequente da expressão "do lado de cá da rodovia", sendo ela, de fato, situada na borda da cidade, próxima ao limite do perímetro urbano, que revelaria, na opinião do entrevistado, que eles estariam situados "fora" da "área interna à cidade", para demonstrar que não houve ações adequadas para que os moradores ali residentes pudessem ter acesso à totalidade do espaço urbano; 3) o sistema de transporte público que atende ao conjunto habitacional é deficitário em termos de cobertura espacial, frequência temporal e oferecimento de condições infraestruturais adequadas, sobretudo agora, num momento no qual as aglomerações devem ser evitadas. Dessa forma, concluímos que todos os problemas relatados pelo entrevistado, com base nas vozes dos cidadãos com os quais ele, cotidianamente, tem contato, sugerem dificuldades de mobilidade e de acessibilidade para essa parcela dos cidadãos, haja vista que os problemas do transporte público

afetam, decisivamente, na vida dos cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos inferiores; 4) os resultados a partir do diálogo com Miguel convergem para aqueles obtidos por meio da realização das outras etapas da Netnografia.

7.2. "O nosso bairro é um bairro muito longe do centro da cidade": práticas espaciais restritas

A discussão presente neste subtópico é uma complementação daquela tecida no anterior, no qual avaliamos a entrevista com o Presidente da Associação de Moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

Apresentamos aqui as visões obtidas a partir da realização das entrevistas *online* com as demais cidadinas que foram selecionadas para essa etapa da investigação, associando a perspectiva delas quanto à mobilidade e à acessibilidade às práticas espaciais de lazer e de trabalho, principalmente, havendo, também, menção às práticas de consumo, que serão abordadas na outra seção desta dissertação. Duas partes compõem esta discussão: na primeira, há a análise das entrevistas realizadas com duas cidadinas - Elisabete e Patrícia; na segunda, avaliamos os depoimentos da Rafaela. Optamos por essa organização, pois o foco da nossa pesquisa é a análise das práticas espaciais de cidadãos de menor poder aquisitivo e, portanto, pertencentes à Faixa 1,5 do PMCMV, sendo que Elisabete e Patrícia enquadram-se nesse perfil. Entretanto, a outra entrevistada, a Rafaela - a qual foi indicada para participar da pesquisa - não está inserida nos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, ainda que a diferença não seja substantiva para o conjunto da sociedade e da cidade - eis a razão pela qual os seus depoimentos são analisados em outra parte. De antemão, enfatizamos que a entrevista realizada com a Rafaela mostrou-se importante para pesquisa, revelando nuances e pistas importantes, para fins de comparação, sendo ela imprescindível à construção do conhecimento científico e, no nosso caso, em específico, para a compreensão da problemática que nos propusemos a estudar.

Elisabete possui 38 anos, é casada e é mãe de três filhos. Possui curso técnico em enfermagem e trabalha como cuidadora. Ela utiliza, para os seus deslocamentos visando ao trabalho, o transporte público e o transporte por aplicativo. O automóvel da sua família é, diariamente, utilizado pelo seu marido, visto que o seu trabalho⁷⁰ é baseado em prestação de serviços em Ribeirão Preto e em outras cidades, sendo que, muitas vezes, ele não retorna para casa ao término do dia. Além disso, ela informou que ele inicia o seu trabalho muito cedo, às 6h,

⁷⁰ A entrevistada não revelou qual a função exercida pelo seu marido.

sendo muito complicado, segundo ela, ele utilizar o transporte público nesse horário. Para os outros percursos urbanos - relativos ao consumo e ao lazer -, Elisabete informou que sempre se desloca por meio de automóvel com o seu marido.

Patrícia⁷¹ tem 32 anos, também é casada e é mãe de um filho. Trabalha como auxiliar de cozinha e, diariamente, utiliza a motocicleta para as suas práticas espaciais de trabalho, sendo que, assim como Elisabete, o automóvel da família é utilizado pelo seu marido por uma exigência de trabalho. Segundo ela, com relação ao consumo, às vezes, o seu marido a leva para as áreas comerciais que deseja, mas, geralmente, para essa finalidade, também utiliza a sua motocicleta. Atinente ao lazer, ela mencionou que também utiliza a motocicleta quando se desloca sozinha ou com o seu filho, mas o automóvel é utilizado sempre que o deslocamento para o lazer é realizado em família. Patrícia ressaltou, ainda, que as dificuldades para utilização do transporte público, que, segundo ela, é deficitário nas diversas áreas da cidade, levou-a a adquirir a motocicleta: "Na época que eu não tinha moto, era muito demorado esperar ônibus... Ele era muito lotado. Então, graças a Deus, eu consegui comprar a moto para ficar melhor para eu ir trabalhar e para eu fazer as minhas coisas". Vejamos, a seguir, como as entrevistadas relataram que ocorrem o início dos seus dias:

Elisabete: Eu saio de casa, mais ou menos, às 7h15, aí deixo o meu filho, a pé, na rua atrás da minha, e "pego" o ônibus "Cristo Redentor", normalmente o de 7h15 ou o de 7h20. Eu tenho aqui um ônibus que vai para o centro às 7h15 e tem uma linha expressa às 7h20... aí eu pego esse ônibus até o centro... e chego lá, mais ou menos, 7h50. Aí, de lá, eu pego outro ônibus até o meu serviço, que fica na Avenida Itatiaia. Eu chego no meu serviço, mais ou menos, 8h10 ou 8h20, mais ou menos. Gasto, em média, uma hora ou uma hora e 20 para chegar lá;

Patrícia: Bom, eu acordo às 6h30 da manhã. Vou até o meu trabalho de moto, que fica lá no Alto da Boa Vista. Aí, quando são 18h ou 19h, mais ou menos, eu estou chegando em casa. Eu entro no meu trabalho às 8h, só que eu acordo mais cedo para sair daqui às 7h15, mais ou menos, para dar tempo de chegar lá às 7h40... 7h50.

Conforme um dos trechos supracitados, extraído do depoimento da Elisabete, ela utiliza, em média, uma hora e vinte minutos para chegar ao seu local de trabalho, sendo que a volta ocorre mais rapidamente: "Normalmente, para voltar, eu gasto menos... às vezes, uma hora". A justificativa para que o seu percurso de retorno seja realizado numa parcela menor de tempo é baseada na sua utilização, diariamente, do transporte por aplicativo⁷². Assim, ao passo

⁷¹ Patrícia também participou da etapa da Netnografia, na qual conversamos com os cidadãos por meio do *Messenger*, a ferramenta de bate-papo do *Facebook*. A partir dela, Patrícia foi selecionada para participar da entrevista *online* e conseguiu, por intermédio da fala, ampliar a sua visão e fornecer outros elementos importantes para a investigação.

⁷² Patrícia não utiliza esse modal de deslocamento e, por isso, não realizou a avaliação.

que, na ida para o trabalho, ela utiliza um itinerário até o centro principal de Ribeirão Preto e, nele, embarca em outro até a sua área de trabalho, na volta, ela utiliza, geralmente, o transporte por aplicativo para ter acesso ao terminal urbano situado no centro principal da cidade, no qual ingressa no ônibus que a leva até o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". A seguir, apresentamos a avaliação da entrevistada - a qual condiz com a perspectiva de Miguel - sobre esse modal de deslocamento:

Elisabete: Eu utilizo, quase todos os dias, *Uber* para voltar do meu serviço até o terminal de ônibus no centro... Aí é por isso que gasto uma hora. Ah, então, eu gosto. **Não tem nem comparação com o transporte público! O conforto é outro... você vem sozinha. Eu gosto bastante do serviço. É uma pessoa só, não é? Bem diferente do transporte público. Você tem de ficar esperando no terminal e volta em pé para casa com um monte de gente, então eu gosto bastante e utilizo bastante - quase todos os dias (grifo nosso).**

Entrevistador: Você acha que é muito caro o serviço ou o preço cobrado é justo?

Elisabete: Olha, devido ao preço da gasolina e do etanol, eu não acho caro. Eu pago do meu serviço até o terminal uma média de R\$ 5,00... R\$5,70. E o meu vale transporte é de R\$ 4,20.

No decorrer da entrevista, outros apontamentos importantes foram realizados pelas entrevistadas. Elisabete destacou que encontra algumas dificuldades para a realização dos seus deslocamentos cotidianos, sobretudo para voltar do trabalho utilizando o transporte coletivo. Porém, segundo ela, a situação do atendimento do transporte público já foi muito pior e agora, durante o período da manhã, nos horários que ela se desloca para o trabalho, não há tantas dificuldades:

Elisabete: Olha, o transporte público já foi bem pior. Nos horários que eu vou trabalhar, eu não tenho problemas muito grandes com lotação... O ônibus vai até vazio. Depois de 15h30, para voltar para casa, aí começa a ser mais lotado, sabe? Mas de manhã, no horário que eu vou, é super tranquilo... O retorno já não é tão fácil assim... Já fica mais difícil.

No que tange à Patrícia, as suas dificuldades para a realização dos percursos pela cidade são justificados devido à má qualidade da estrutura viária e em função da intolerância, por parte dos condutores de automóveis, para com aqueles que utilizam a motocicleta: "Eu encontro dificuldades, sim, por causa de muitos buracos nas ruas e porque as pessoas não estão tendo paciência com os motociclistas... com quem anda de moto. Está muito sem amor ao próximo". Dificuldades em termos de acessibilidade também foram apontados por Patrícia, os quais limitam a sua frequência em determinadas áreas de Ribeirão Preto: "No caso, seriam *shoppings*. Às vezes, eu não vou ao *shopping*, porque é muito longe daqui e eu acabo deixando de lado e não

indo". Esse trecho extraído da entrevista com a Patrícia reforça o aspecto ao qual Miguel, Presidente da Associação de Moradores, já havia dado ênfase, concernente à distância elevada do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" aos principais equipamentos urbanos e às áreas comerciais da cidade. Assim, embora Patrícia tenha motocicleta e automóvel e Miguel se desloque para o consumo e para o lazer utilizando o transporte por aplicativo, o critério distância é relevante para as práticas espaciais deles, atuando como elemento que impacta negativamente na mobilidade e na acessibilidade ou até mesmo impedindo os deslocamentos, embora vivam numa cidade média cujas distâncias são menores, quando comparadas àquelas que caracterizam os espaços urbanos metropolitanos. Referente à Elisabete, ela destacou que não deixa de frequentar as áreas da cidade que gostaria - para fins de consumo e de lazer - devido a eventuais dificuldades em termos de acessibilidade, visto que, segundo ela, é possível ter acesso a todas as áreas da cidade, utilizando um ou mais itinerários, embora os deslocamentos consumam muito tempo:

Elisabete: Acho que não, pois para todas as áreas tem ônibus... **Elas só são longe, não é? O nosso bairro é um bairro muito longe do centro da cidade.** Para você ter uma ideia, a gente gasta 40 ou 50 minutos até o centro. Por exemplo, se eu for ao Novo Shopping, que fica no outro extremo da cidade, nossa, eu devo gastar duas horas para chegar lá, mais ou menos, de ônibus. Agora, em questão de ônibus, tem ônibus para todas as áreas de Ribeirão Preto. Às vezes, não tem direto do meu bairro, mas a gente pode ir até o centro e no centro fazer traslado e pegar outro, entendeu? (*grifo nosso*).

Questionamos as entrevistadas se o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" foi implementado numa área adequada da cidade e se, devido à sua situação espacial, elas se sentem prejudicadas por algum motivo. Patrícia não soube responder sobre a adequação/inadequação da situação espacial, todavia destacou que se sente prejudicada por viver no Cristo Redentor em função da ausência de uma escola para o seu filho e de um posto de saúde que atenda à população em horários mais diversificados: "Olha... eu acho que me sinto prejudicada pelo fato de não ter uma escola - meu filho está na 4ª série e não tem escola para ele aqui -, então preciso sair daqui para levá-lo lá na Vila Tibério. E pelo fato de não ter um posto de saúde, não é? Porque o posto de saúde fica aberto só até 13h aqui". Elisabete, por sua vez, destacou, assim como Miguel, que a área de implementação do conjunto habitacional é adequada, pois a área periférica da porção norte de Ribeirão Preto é uma das mais utilizadas para a expansão territorial urbana. Não obstante, destacou que se sente prejudicada, pois, em função da sua condição socioeconômica, não pode residir onde gostaria - próxima à família -, num discurso que poderia ser associado ao processo de segregação socioespacial imposta, a qual ocorre sob a ação do Estado e da gestão e planejamento urbanos, cristalizada, principalmente, no afastamento

socioespacial dos cidadãos de baixo poder aquisitivo para as periferias das cidades no âmbito das políticas habitacionais, por exemplo, conforme discussão tecida anteriormente.

Elisabete: Eu acho que, pelo tamanho de Ribeirão Preto, não tem como ser próximo... Ou Ribeirão cresce para a zona norte ou para a zona leste. A cidade vem crescendo tanto que não há mais lugares próximos. Quando a gente vai comprar uma casa, a gente quer perto da família, mas não tem mais, pois todos os empreendimentos que saem, como este aqui, são todos nos extremos, porque a cidade vai só crescendo. No centro, é tudo muito caro. Na zona sul, nem me fale... a gente que é pobre, nem pensa na zona sul. Não há essa possibilidade para nós.

O questionamento sobre a sensação de isolamento ou de integração devido à área de residência revelou que Patrícia se sente integrada à cidade devido ao modal de deslocamento que utiliza - a motocicleta -, mas, segundo ela, essa sensação mudaria, caso ela utilizasse o transporte público: "Ah, como eu tenho a moto, eu me sinto integrada. Eu acho que, se eu tivesse utilizando o transporte público, aí eu me sentiria isolada... porque seria muito mais difícil a minha locomoção, não é?". Elisabete, por sua vez, também se considera integrada à cidade, mas não utilizou os mesmos argumentos que Patrícia. Segundo ela, a possibilidade de utilizar o transporte público, que oferece itinerários que se dirigem ao centro da cidade, sendo possível, a partir dele, ter acesso a outros que conduzem às outras áreas de Ribeirão Preto, confere a ela a possibilidade de ter acesso à vida urbana, sentindo-se, pois, integrada. Ademais, como justificativa para o seu posicionamento, destacou a possibilidade de frequentar, para o consumo, as áreas próximas ao conjunto habitacional no qual reside:

Elisabete: Não me sinto isolada, não, porque com ônibus, você pode ir a qualquer lugar. A gente tem bairros próximos daqui que têm lotérica, supermercados grandes... O nosso bairro em si já tem muita coisa e a tendência é melhorar - entendeu? - em questão de comércio. **Eu acho que vai chegar uma época em que não vamos mais precisar ir ao centro para resolver algumas coisas... A gente vai conseguir comprar e resolver tudo por aqui mesmo.** Não sei se você conhece, vai ser como a Avenida Saudade... A Avenida Monteiro Lobato, que têm vários comércios. A gente tem muitas avenidas aqui no bairro nas quais está aumentando o número de comércios e de opções, entendeu? Para você ter uma ideia, aqui a gente já tem caixa eletrônico. Em breve, a gente vai ter uma lotérica... Então a tendência do nosso bairro é só melhorar (*grifo nosso*).

As comparações entre as novas e as velhas práticas espaciais das cidadinas demonstraram elementos muito interessantes para a temática da nossa investigação, sendo que, em muitos posicionamentos, elas comungam da perspectiva analítica do entrevistado Miguel. Patrícia morava, antes de residir no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", no bairro Monte Alegre

(Mapa 13) e, a partir dessa área de residência, os seus deslocamentos, sobretudo, para o consumo, por se tratar de um bairro situado próximo ao centro principal, eram mais fáceis:

Patrícia: Depois que eu vim para cá, eu tenho mais dificuldades. Onde eu morava, era próximo ao centro... Próximo a tudo. Era mais perto, vamos dizer assim. Mais rápido o deslocamento. **Comparando com a minha antiga residência, eu tenho mais dificuldade.** Às vezes, eu preciso comprar alguma coisa e eu espero juntar para comprar mais alguma coisa e ir uma vez só ao centro, entendeu? Ou, às vezes, eu espero chegar o próximo mês para eu poder ir ao Atacadão fazer toda a compra do mês... não vou, tipo, todo dia. Então, assim, mudou bastante em questão de mercados, não é? Mercado eu, praticamente, frequentava quase todos os dias, porque era mais próximo da minha casa. Eu gosto muito do centro, principalmente para comprar roupas, sapatos... eu consigo comprar só no centro mesmo. Acho muito bons os estabelecimentos de lá. São grandes... têm bastante variedades (*grifo nosso*).

Pensando, exclusivamente, nos seus deslocamentos para o lazer, Patrícia destacou que não encontra muitas diferenças em termos de acessibilidade, comparando a atual e a antiga área de residência, visto que, segundo ela, majoritariamente, sobretudo agora em tempos de isolamento social, o seu lazer é praticado dentro da sua casa, a partir do acesso à internet e aos filmes disponíveis na plataforma *Netflix*, visto que ela não gosta muito de deslocar para essa finalidade. Quando ela opta pelo deslocamento, sempre transita pelo conjunto habitacional ou para os bairros situados próximos à sua residência, seja para a realização do consumo, seja para visitar os amigos:

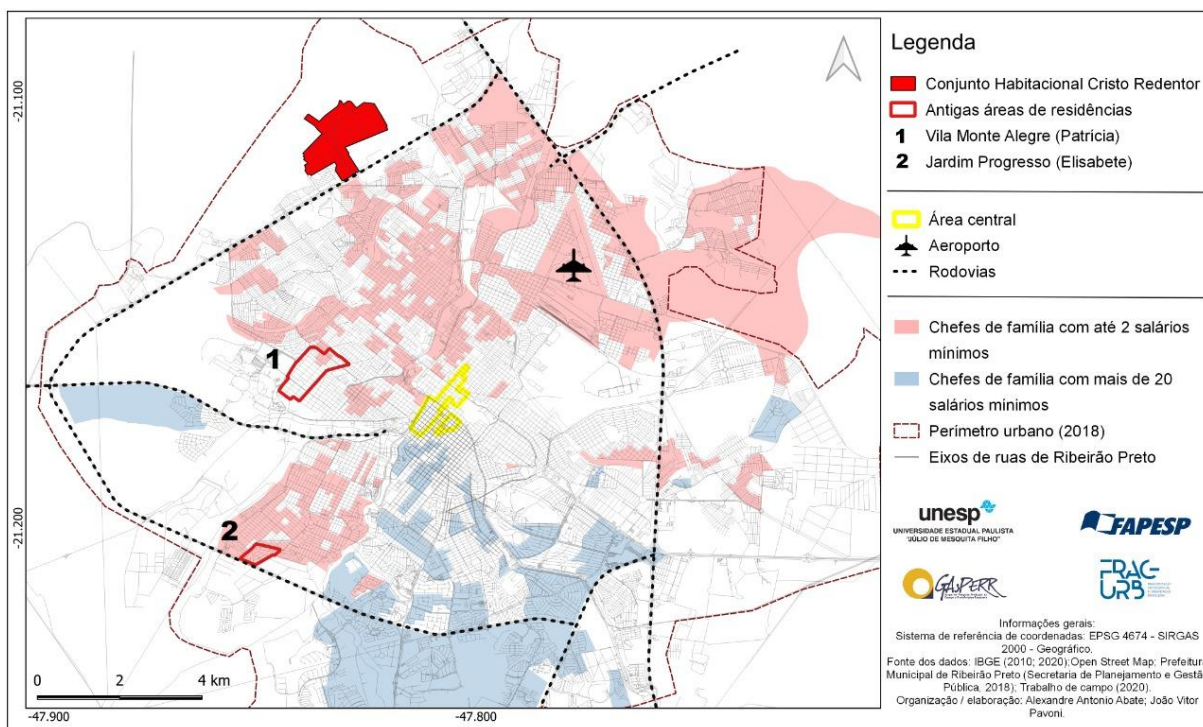
Patrícia: Então, eu sempre fui muito caseira. Quando a gente saía, a gente saía para comer um lanche... tanto aqui no bairro, quanto em outros lugares... outros bairros próximos daqui. Para *shopping* a gente não ia tanto. Era mais casa de amigos mesmo que a gente frequenta - frequentava, não é? - e lanchonetes. Alguns amigos moram próximos daqui e alguns moram em bairros vizinhos. Acho que o único lugar que vou mais longe é para a casa da minha sogra.

Sobre a dimensão empírica do trabalhar, Patrícia mencionou que exerce a sua função de auxiliar de cozinha na porção sul de Ribeirão Preto e trabalha lá por necessidade: "Então, eu escolhi a zona sul, porque foi o único lugar no qual eu arrumei emprego, mas, se eu pudesse, eu arrumaria aqui no bairro... mais próximo da minha casa". Quando ela morava no bairro Monte Alegre, exercia a sua função num estabelecimento comercial situado próximo ao centro de Ribeirão Preto, fato esse que, segundo ela, proporcionava melhores condições para a realização do ir e do vir, comparando com os deslocamentos que realiza atualmente: "Ah, em questão do meu trabalho, era muito mais perto e mais rápido o meu deslocamento quando eu morava lá. Para ir ao trabalho, usava transporte público, mas logo eu consegui a moto e ficou tudo bem mais

fácil". Todos os elementos explicados por Patrícia levaram-na, ao término da entrevista, a reconhecer que possuía maior mobilidade e acessibilidade urbanas a partir da sua antiga área de residência: "Eu possuía maior mobilidade a partir da casa que eu morava antigamente. Tudo ficava mais próximo e eu conseguia acessar melhor".

Agora, passemos às comparações entre as novas e as velhas práticas espaciais da Elisabete. Ela residia no Jardim Progresso (Mapa 13) e, em termos de consumo de alimentos, não identifica muitas diferenças, comparando a sua atual e a antiga área de residência, pois permanece realizando as suas compras no mesmo supermercado, o Savegnago, porém, em unidades diferentes - o referido supermercado está amplamente distribuído em Ribeirão Preto, possuindo unidades situadas próximas ao Jardim Progresso e também ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". Em suma, os seus deslocamentos para a realização das compras não sofreram alterações bruscas em termos de espaço e de tempo. A grande diferença, segundo ela, tomando como parâmetro analítico o consumo, é atinente às compras no centro principal da cidade, sendo que atualmente encontra mais facilidades para comprar nessa área da cidade, pois, diariamente, vai até ela devido ao itinerário que utiliza regularmente para ir e voltar do seu trabalho: "[...] as mesmas coisas que eu compro hoje no centro, eu também comprava antes. A diferença é que eu tinha que sair do serviço e ir até o centro. Hoje em dia, eu passo pelo centro todos os dias, então quando eu preciso comprar alguma coisa, eu já aproveito e compro. Ficou mais fácil, então".

Mapa 13: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência das entrevistadas Patrícia e Elisabete. 2021.



Fontes principais: IBGE (2010) e entrevistas (2021). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

Com relação ao lazer, Elisabete explicou que, nos fins de semana, quando ainda a pandemia da COVID-19 não estava instaurada, costumava se deslocar para pesqueiros com a família, situados nas áreas rurais do município, e para *shopping centers*, sendo que também frequentava esses espaços quando residia em outra área da cidade. Segundo ela, gostava de frequentar os *shopping centers* da cidade, pois, além de realizar o lazer em família, quando possível, comprava algumas coisas e se alimentava nos restaurantes, ou seja, utilizava esse espaço para uma dupla finalidade. Embora utilizasse o automóvel para essa prática espacial a partir das duas áreas de residência, considera que, atualmente, residir no Cristo Redentor proporciona a ela mais dificuldades, pois os trajetos que precisa realizar são maiores.

Elisabete trabalha há dez anos no mesmo estabelecimento, também situado, como no caso de Patrícia, na área sul da cidade. Porém, ao contrário do depoimento desta, aquela respondeu que trabalha nessa porção de Ribeirão Preto por opção, visto que, se quisesse, encontraria facilmente trabalho numa área mais próxima à sua residência, sendo essa a atitude que fará futuramente: "Neste momento, eu quero trabalhar lá mesmo, porque já estou lá há dez anos, então você acaba criando um vínculo, entendeu? Mas eu pretendo trabalhar num lugar mais

próximo da minha casa". Em termos de modal de deslocamento utilizado para a realização do trabalhar, ela informou que, assim como agora, também utilizava o transporte público com vistas ao acesso à porção sul da cidade, porém, atualmente, seus deslocamentos para o trabalho são mais difíceis devido ao tempo e à distância do conjunto habitacional: "Agora é mais difícil por causa da distância. Eu também utilizava o ônibus, mas era apenas um, entendeu? O trajeto era menor e eu gastava, em média, 20 minutos, no máximo".

Finalizando este recorte de análise, Elisabete, ao refletir sobre as práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, concluiu que, em termos de mobilidade e de acessibilidade, preferia residir na sua antiga área de residência, porém, em termos de qualidade de vida, prefere residir no Cristo Redentor:

Elisabete: Na outra área, eu tinha mais acessibilidade... Então, assim, em termos de mobilidade, lá era mais rápido para eu fazer o que tinha que fazer, porém, nesta daqui a qualidade de vida é outra. A casa é própria... o bairro é gostoso. Eu moro em frente a uma praça maravilhosa. Antes mesmo de eu entrar hoje para casa, eu estava lá com o meu filho, entendeu? Sossego... Não tem tanto barulho igual tinha na outra, entendeu? Então, em questão de qualidade de vida, eu prefiro aqui (*grifo nosso*).

Entrevistador: E lá você pagava aluguel?

Elisabete: Não, eu morava numa casa que era da minha sogra... no fundo da casa da minha sogra. Agora eu tenho a minha casa, e é bem melhor, não é? (*grifo nosso*).

Por meio desse depoimento, é possível apreender a importância do acesso à casa própria, sobretudo para cidadãos de estratos socioeconômicos não privilegiados. Tal importância foi já averiguada em outras pesquisas realizadas em cidades médias, como na tese de Carvalho (2019).

Direcionaremos a reflexão, agora, à avaliação que Elisabete realizou sobre o transporte público que atende ao Cristo Redentor. Embora, até aqui, muitos trechos destacados de sua entrevista já tenham fornecido indicativos sobre a sua perspectiva a respeito desse modal de deslocamento e sobre as dificuldades, em termos espaciais e temporais, que rotineiramente encontra para ir e voltar do trabalho, agora apresentaremos apontamentos mais específicos, provenientes das questões do roteiro e de outras que, durante o diálogo, mostraram-se pertinentes.

Perguntamos para a entrevistada sobre o número, a distribuição, a distância entre os pontos de ônibus da sua residência e o tempo médio de espera neles, partindo do pressuposto de que a rede de transporte público é complexa, não envolvendo apenas análises sobre os fluxos, mas também sobre os fixos. Elisabete explicou que o ponto de ônibus mais próximo da sua casa

fica a, aproximadamente, 200 metros, sendo essa distância adequada. Contudo, fez uma ressalva: "No retorno para o bairro, quando a gente entra na Avenida Principal, eu acho que deveria ter mais um ponto de ônibus. São dois pontos na entrada do bairro, mas eles são muito longe um do outro". Com relação ao tempo médio de espera, ela ressaltou que a partir de março de 2020, houve uma redução significativa no tempo de espera devido à ampliação de atendimento do transporte público em períodos específicos, devido à pandemia:

Elisabete: Antigamente, teve uma época que a gente esperava 40 minutos no ponto de ônibus. Agora, com a pandemia, mais especificamente de um mês atrás para cá, eles colocaram mais ônibus. À tarde, eu acho que sai ônibus de lá [centro] para cá a cada 20 minutos. Tem um às 15h... aí depois às 15h24 tem outro... 15h42 tem outro... e depois às 16h tem outro. Eu acho que "dá" uma média de a cada 20 minutos, mais ou menos... mas isso só depois de 15h e vindo do centro. São os "carros" extras que eles colocam. Saindo do bairro, à tarde, não tem isso, não.... Mas de manhã tem, sim, então a média é esta também: 20 minutos. Igual eu te falei, tem um às 7h05, depois às 7h15, às 7h20, às 7h25, às 7h40 e às 7h50. Aí depois desse horário eu não sei, porque não costumo "pegar". Depois daquele horário de pico, a média é um ônibus a cada 30 ou 40 minutos. Sempre tiveram "carros" extras, mas não com horários tão próximos, entendeu? Com o agravamento da pandemia, eles começaram a colocar "carros" extras às 14h55... então a partir de 14h55 a gente já sabe que tem "carro" extra. Antes, era só às 15h45 que começavam os "carros" extras.

Embora a entrevistada tenha ressaltado a presença de ônibus extras no período da manhã e à tarde, após 15h, os vídeos e as reclamações postados na Página do *Facebook* que acompanhamos, conforme apresentamos anteriormente, comprovam que essa medida, embora importante, permanece sendo insuficiente para atender à elevada demanda de passageiros que, à noite, após a jornada de trabalho ou a realização de outras atividades, retorna para o conjunto habitacional.

Continuando o diálogo com a Elisabete, ela indicou que a frequência do ônibus a cada 20 minutos, nos horários de pico, é adequada e deu ênfase, em inúmeras passagens de sua fala, que a sua opinião é baseada no período que ela utiliza o transporte público - geralmente, às 7h15 para ir ao trabalho e às 16h para voltar dele -, visto que, em função da sua atuação profissional, "[...] por causa da pandemia, a gente tem um combinado de que, em certos horários, eu não posso pegar ônibus para diminuir o risco, então eu não vou muito cedo e não volto muito tarde". Contudo, reconheceu que, para aqueles que necessitam do transporte público em horários outros, sobretudo antes de 7h e após 18h, a situação no atendimento é inadequada, sendo necessário, em horários específicos, não apenas um ônibus a cada 20 minutos, mas também uma ampliação de veículos em circulação nos horários estabelecidos.

Em termos de itinerários que são disponibilizados para os usuários do Cristo Redentor, Elisabete destacou a linha "Cristo Redentor 808", a qual se dirige ao centro principal da cidade, além da linha expressa, que opera em horários reduzidos, deslocando-se " [...] por uma rodovia mais rápida. Essa vai direto para quem vai fazer integração no terminal. É uma linha expressa: só 'pega' e 'descarrega' no terminal". Segundo ela, esses itinerários atendem satisfatoriamente às suas necessidades de deslocamento para o trabalho, além de propiciarem que ela realize compras no centro: "Como faço quase tudo no centro, então para mim está bom. No centro tem locais muito bons de parada, entendeu?".

Outros aspectos fundamentais explicados pela entrevistada dizem respeito ao sistema de integração e aos preços das tarifas: "A gente pode utilizar até três ônibus com a mesma passagem, sendo que o período máximo deve ser de duas horas. Aqui a passagem está R\$ 4,20 [...]. Eu acho cara, viu, por causa da qualidade do serviço".

Finalizando esta etapa da entrevista, Elisabete destacou alguns fatores que poderiam atuar em prol da melhoria do transporte público que atende não apenas ao conjunto habitacional em que reside, mas a totalidade da cidade:

Elisabete: Olha, com lotação não tenho muitos problemas, mas eu acho que, pelo valor que pagamos, sei lá, de repente, eu não sei se seria querer muito pedir que tivesse ar condicionado, por exemplo, ou um sistema de ventilação melhor, entendeu? A limpeza, sabe... Se tivessem cestinhos de lixo, alguma coisa assim. Para os motoristas, às vezes, a gente fala "bom dia" e eles não te respondem... Ah, não sei, esse tipo de coisas, entendeu? Acho que a qualidade poderia ser muito melhor. Os ônibus em si estão numa situação de conservação boa, mas o que eu me refiro é à limpeza. Acho que a limpeza poderia ser melhor.

Focaremos, agora, na segunda seção da discussão, na qual exporemos a visão de Rafaela, que, conforme supracitado, não se enquadra na Faixa 1,5 do PMCMV e, portanto, não está inserida nos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, aos quais Miguel, Elisabete e Patrícia incluem-se. Rafaela possui 37 anos, enquadra-se, segundo sua fala, numa união estável, e é mãe de uma filha. Possui duas graduações - Marketing e Pedagogia -, sendo que, atualmente, é professora. Utiliza, para todas as práticas espaciais, o seu automóvel e, às vezes, a motocicleta, havendo um revezamento com o seu esposo que também se desloca por veículo particular. Trabalha na porção sul de Ribeirão Preto e realiza um percurso para ir e voltar do seu trabalho que chama a atenção, conforme depoimento a seguir:

Rafaela: Bom, eu, num dia comum, vou para o trabalho por volta de 6h da manhã, 6h30 no máximo... Meu retorno é por volta de 13h, aí eu já fico em casa. Então, eu moro aqui na zona norte - zona norte aqui o Cristo Redentor, se eu não me engano - e eu trabalho na zona sul. Então eu tenho de deslocamento 20 km pela pista... 20 km para ir e 20 km para voltar. E eu vou de carro. Eu tenho moto também, mas, às vezes, nós revezamos... meu esposo e eu revezamos... mas na maioria das vezes, eu utilizo o carro, porque a minha filha vai comigo... Como eu trabalho lá [na escola] e ela é bolsista, então ela vai comigo.

Entrevistador: E o transporte público você não costuma utilizar?

Rafaela: Aqui no bairro eu nunca fiz uso. Na verdade, faz um tempo que não faço uso mais, graças a Deus... Não dá transporte público no Brasil, não é? Só utilizo o veículo próprio mesmo.

Esse depoimento reforça a ineficácia do transporte público e a valorização, por razões de diversos tipos, do transporte individual.

Sobre o transporte por aplicativo, Rafaela mencionou que não utiliza com frequência, porém, quando utilizou, gostou e utilizaria novamente: "Eu utilizei uma única vez a *Uber*, mas porque eu fui em um lugar que não fui com a minha filha, enfim, meu esposo precisava do carro e eu fiz o uso da *Uber*... mas uma vez só. Eu gostei e utilizaria de novo, sim".

As dificuldades para a realização dos deslocamentos urbanos também foram destacados por ela. Inicialmente, frisou as dificuldades em termos da estrutura viária e, posteriormente, amparada no seu modal de deslocamento principal - o automóvel - ressaltou que viver no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" não confere a ela obstáculos, embora tenha mudado de posição ao longo da entrevista, conforme mostraremos. Importante fazer menção ao fato de que, no trecho a seguir, assim como em outros, a entrevistada sempre apresentou a sua perspectiva sobre as questões propostas a partir da sua rotina, das suas práticas espaciais e também com base no automóvel que, majoritariamente, utiliza. Todavia, para fins de comparação, sempre deixou muito explícito o fato de que o seu posicionamento está alicerçado na utilização do automóvel, sendo que ele seria desconforme, caso o transporte público fosse utilizado. Há, pois, por parte dela, o reconhecimento, mesmo que nas entrelinhas, de que as experiências dos cidadãos em termos de movimentos pela cidade diferem entre si em função do modal de deslocamento.

Rafaela: Ah, sim, nós temos muitos problemas. Muitas vias aqui eu acho que são muito movimentadas... Algumas não podem mais ser vias de mão dupla, por exemplo. Temos avenidas que não poderiam mais ser vias duplas e elas ainda são. Então a gente tem essa dificuldade para estacionar, enfim, é isso que eu acho. E muitas coisas ainda faltam... Eu acredito que há muitos semáforos em alguns pontos e por isso tem muito trânsito, enfim, eu acho que é isso. Agora, pensando na área que moro, vou ser honesta... Pela minha rotina, eu não vejo essa dificuldade. Pela minha rotina diária, como eu utilizo muito as pistas,

eu não tenho dificuldades. Para ir à casa da minha mãe, por exemplo, eu faço utilização da pista para "cortar" um bairro, então eu já fiz alguns trajetos nos quais eu não vejo essa dificuldade mais. **Se eu fosse fazer o uso do transporte público, eu já não sei se eu diria a mesma coisa, mas de carro eu já consigo ter uma mobilidade maior** (*grifo nosso*).

Ao refletir sobre as áreas que frequenta, Rafaela explicou que, por possuir automóvel e utilizar, geralmente, as rodovias, a acessibilidade não é um elemento que restringe os seus deslocamentos. Porém, devido à situação espacial do Cristo Redentor, o tempo dos percursos impacta, decisivamente, nas suas práticas espaciais, nas áreas que frequenta e no uso de seu tempo cotidiano. Além disso, em sua visão, a área de implementação do conjunto habitacional é adequada, embora seja distante, pois o automóvel fornece a ela uma sensação de encurtamento das distâncias. A seguir, o trecho no qual a entrevistada aborda essas duas temáticas:

Rafaela: Ah, eu acho que não pelo acesso, mas pelo tempo que eu levo para ir. Tem alguns setores, por exemplo, a zona sul mesmo é o oposto de onde eu moro, então, assim, não pelo trajeto em si, porque eu faço a utilização da pista e do carro, mas pelo tempo que eu levo, às vezes, eu não me animo para ir para lá [...]. **Eu acho que ele [o Cristo Redentor] foi feito numa área adequada, sim, apesar de distante. Por exemplo, quando a gente tem veículo próprio, o bairro já não se torna tão distante.** Ele é distante no começo, mas depois você estabelece uma rotina e passa a não ser mais distante (*grifo nosso*).

Ao refletir sobre a sensação de isolamento ou de integração que a vivência no Cristo Redentor poderia proporcionar a ela, a primeira foi destacada, numa associação à ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços que possibilitem a plena satisfação de suas necessidades, revelando a importância do consumo em nossa sociedade, que, embora possa ser estudado e criticado à luz da ideia de alienação (CATALÃO; MAGRINI 2019), pode, dialeticamente, ser valorizado "[...] como elemento que possibilita a construção da cidadania, elemento imprescindível à luta pelo direito à cidade" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 144). Dessa forma, compreendemos que a sensação de isolamento justificada pela entrevistada a partir da ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços seja explicada pela segunda perspectiva que orienta a reflexão sobre as práticas espaciais de consumo contemporâneas, consoante os pesquisadores supramencionados.

Rafaela: É, aqui eu ainda posso dizer que há um isolamento, porque nós, como bairro novo (acho que vamos fazer três anos de construção, se não me engano)... então, nossa área comercial ainda é muito defasada. Faltam muitos estabelecimentos comerciais e, às vezes, nós temos que nos deslocar daqui para outro bairro para poder ter acesso.

Antes de residir no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", Rafaela morava no Jardim Paulo Gomes Romeo (Mapa 14), situado, segundo ela, muito próximo àquele, numa distância, entre eles, percorrida, com automóvel, em apenas cinco minutos. Porém, em suas comparações, optou, também, por destacar a Vila Tibério (Mapa 14), situada na proximidade do centro principal, pois ela viveu muito tempo nessa área da cidade - eis o motivo pelo qual optou por inseri-la à discussão.

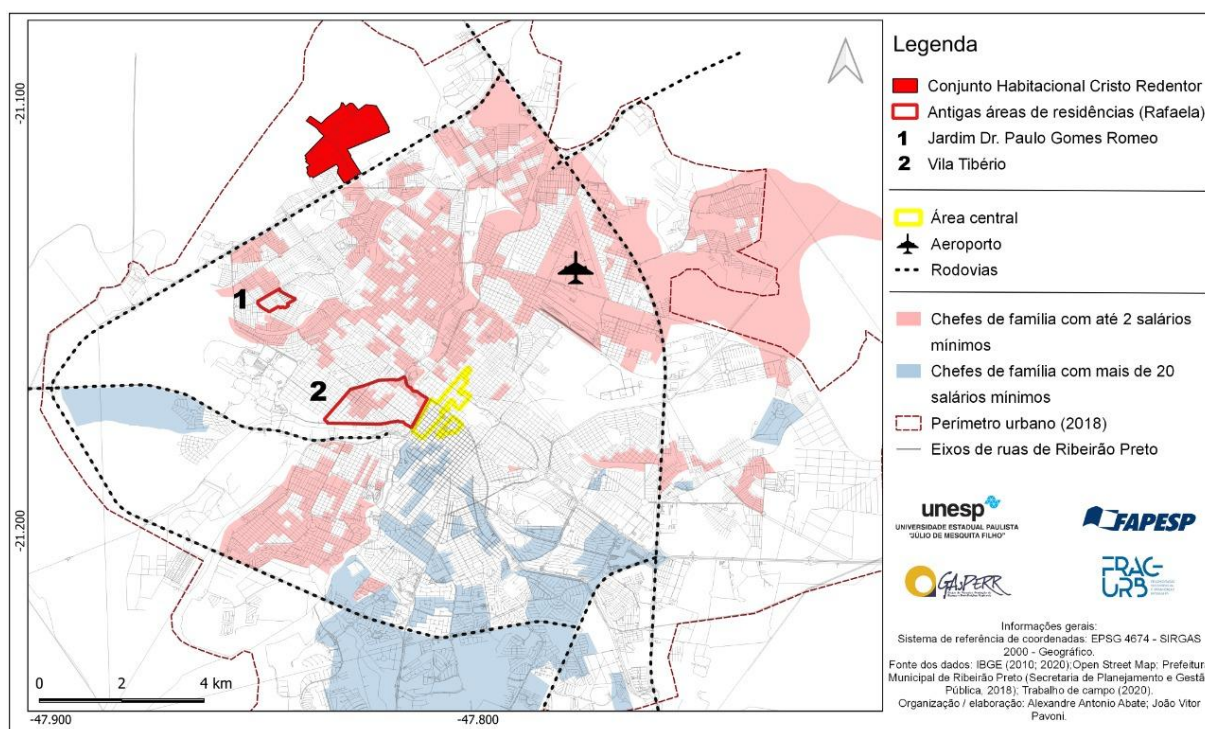
Pensando, exclusivamente, nas suas práticas espaciais de consumo e de trabalho, e comparando com o seu último bairro de residência - Paulo Gomes Romeu -, Rafaela não identificou alterações bruscas nos seus deslocamentos, que pudessem, agora, fornecer-lhe maiores dificuldades. Entretanto, ao comparar a sua condição atual com aquela que possuía na Vila Tibério, destacou que houve mudanças significativas devido aos percursos realizados, em termos espaciais e temporais, proporcionando, portanto, dificuldades para os seus movimentos contemporâneos, além de destacar que se deslocava, muitas vezes, a pé para o centro da cidade, fato esse que garantia a ela melhores condições de acessibilidade. Com relação às dificuldades agora encontradas, a entrevistada manteve-se indiferente, ou seja, embora haja mais dificuldades, elas não representam impactos que limitam a vivência da experiência urbana para a realização do consumo ou mesmo para os seus percursos de ida e volta ao trabalho, pois permanece deslocando-se por veículo próprio - antes de motocicleta, agora com o automóvel -, além dos percursos a pé, realizados anteriormente, para essas finalidades, conforme destacado.

Rafaela: Nenhum dos dois... Nem facilidade, nem dificuldade. Eu morava em uma área central, então, assim, é óbvio que se eu for comparar com o lugar que eu morava antes (eu morava na Vila Tibério, que é uma área praticamente central de Ribeirão Preto, está muito próxima ao centro)... Então, assim, se eu comparar com essa área, hoje o meu deslocamento a partir daqui é mais difícil, mas eu acho que, para mim, é indiferente... Fica no meio termo, se eu puder dizer assim.

Entrevistador: Quando você morava lá, você já tinha carro?

Rafaela: Não, lá eu tinha moto, mas o acesso era muito mais fácil. Meu trabalho era no centro. Era muito mais fácil. Eu andava a pé. Da Vila Tibério ao centro, eu ia a pé, porque é muito perto. Agora, a partir daqui [ir para o centro], é impossível.

Mapa 14: Ribeirão Preto. Antigas áreas de residência da entrevistada Rafaela. 2021.



Fontes principais: IBGE (2010) e entrevista (2021). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

Ao avançar na discussão sobre a dimensão empírica do trabalho, atrelando-a à mobilidade e à acessibilidade, Rafaela destacou outro impacto negativo propiciado pela situação espacial da sua residência, para além do tempo dos percursos: os gastos com combustível. Assim, embora, segundo Vasconcellos (2013), uma das possibilidades de verificação da iniquidade de acessibilidade seja por meio da relação entre mobilidade e renda, na qual famílias com rendas familiares maiores, como a Rafaela, "[...] além de movimentarem-se mais para todos os motivos, têm melhores condições de atender outras necessidades, relacionadas às compras, saúde e lazer" (VASCONCELLOS, 2000, p. 56), para além daqueles movimentos direcionados ao trabalho e à escola, sobretudo por possuírem automóvel, o depoimento de Rafaela revelou que, nessa equação na qual mobilidade e renda aparecem como diretamente proporcionais, a área de residência dos cidadãos também é uma variável importante, visto que maiores distâncias a serem percorridas acarretarão impactos superiores aos orçamentos familiares - mesmo a renda da família sendo elevada -, podendo haver estratégias de diminuição de custos com deslocamento a partir de restrição das práticas espaciais, como abordaremos na sequência. Assim, a mobilidade, conforme defendemos anteriormente, amparados em Pero e Mihessen (2013), requer, para a sua compreensão, além de indicadores socioeconômicos, um olhar direcionado aos aspectos

geográficos - temporais e espaciais, sobretudo. Olhemos, então, para o trecho no qual Rafaela aborda os gastos com combustível e ressalta que gostaria de trabalhar numa área mais próxima à residência:

Rafaela: Eu trabalho lá na zona sul por opção e por necessidade. São as duas coisas. Bom, agora você me deixou confusa... Na verdade, quando eu entrei no colégio, eu não tinha a formação pedagógica, então eu entrei com o intuito de oferecer para a minha filha uma qualidade maior na educação dela, que eu não poderia dar trabalhando em qualquer outro lugar [a filha é bolsista]. Depois, surgiu o interesse de entrar na área pedagógica e daí por diante, então acredito que foi por necessidade em primeiro lugar. **Se eu pudesse trabalhar em outra área que fosse aqui próxima ao bairro, ou no bairro, seria perfeito**, tanto é que aqui estão inaugurando uma escola chamada Servantes... Já tentei ver também a questão de creches que estão para entrar aqui, para eu poder trabalhar por aqui... **Então, hoje eu optaria por trabalhar aqui perto do meu bairro, com certeza, até em função do gasto de combustível que nós temos para ir trabalhar** (*grifos nossos*).

As práticas espaciais de lazer da entrevistada são limitadas devido aos impactos na mobilidade e na acessibilidade que a situação espacial periférica do Cristo Redentor propicia a ela, além dos outros elementos a ela associados ou derivados. O trecho a seguir é emblemático para demonstrar um dos motivos pelos quais optamos por analisar a entrevista realizada com ela, isto é, embora se desloque, exclusivamente, por automóvel ou por motocicleta e tenha condições econômicas para realizar uma multiplicidade de deslocamentos pela cidade, a sua situação espacial dificulta os seus deslocamentos, o uso e a apropriação do espaço urbano e, logo, o acesso ao exercício do direito à cidade, apesar da sua renda familiar privilegiada - aproximadamente sete mil mensais - e dos modais de deslocamento que adota. Assim, ao questionarmos se a entrevistada se desloca pela cidade em momentos de lazer e quais as áreas priorizadas no âmbito dessa dimensão empírica, Rafaela explicou:

Rafaela: Olha, eu não vou, pois até eu ir... **Nesse caso, a mobilidade me impede**, porque eu sou casada e tenho uma vida e uma rotina muito agitadas, então acabo pegando o final de semana para descansar. **E essa distância e essa questão da mobilidade acabam me impedindo, entendeu?** Se tivesse aqui [áreas para o lazer], ficaria mais fácil. Então hoje, para o lazer, normalmente a gente vai muito para casas de amigos próximos. A gente faz um almoço... pede uma pizza... faz um churrasco. É isso que a gente gosta de fazer [...]. Hoje, infelizmente, meu lazer está mais vinculado à internet. Não queria, mas é a realidade. Então, assim, muitos amigos que tenho contato moram quase na zona sul... quase lá, mas não é. Então, assim, o deslocamento é muito ruim... A gente tem essa dificuldade. Por ser longe, a gente, às vezes, fala: "ah, não vou..." (*grifos nossos*).

Ao finalizar a entrevista com a Rafaela, pedimos a ela que, a partir das práticas espaciais de consumo, de lazer e de trabalho, explicasse, considerando as duas áreas que residia, em comparação com o Cristo Redentor, em qual delas possui - ou possuía - maior mobilidade e acessibilidade. Conforme os trechos anteriores e a discussão tecida já indicavam, ela destacou que viver na Vila Tibério proporcionava a ela melhores condições em termos de mobilidade e de acessibilidade, sobretudo por estar situada próximo ao centro principal, o qual era priorizado para a realização das suas compras e para o lazer, além da possibilidade de se deslocar a pé para o trabalho.

Rafaela: Então, Alexandre, se eu for falar em relação ao último lugar, o Paulo Gomes Romeu, a grande maioria dos meus deslocamentos era feita pela pista, pela rodovia, e isso não mudou. Quando eu morava com a minha mãe na área mais central, eu não trabalhava na zona sul... Então comparando aqui com a minha antiga casa no Paulo Gomes, mudou pouco em relação aos deslocamentos para o trabalho. Com relação ao lazer, mudou um pouco, porque lá eu tinha mais opções. Não diria que mudou muito, não. Quando eu morava na área central, eu trabalhei no *shopping* de lá e trabalhei muito tempo na área central mesmo, no Boulevard de Ribeirão Preto. Então, assim, de onde eu morava ao Boulevard, era muito rápido. O acesso era mais fácil. Eu me deslocava de moto também, pois não tinha filha, então era muito mais fácil. Sem dúvida alguma, quando eu morava próxima à área central, na Vila Tibério, eu tinha maior mobilidade e acessibilidade. Lá é mais próximo de tudo. É tudo mais acessível... lazer, serviços... tudo.

Como forma de conclusão e de síntese dos resultados obtidos por intermédio das falas das três entrevistadas, destacamos que, para elas, a situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e, portanto, a sua distância ao centro principal da cidade, sobretudo, mas também às demais áreas dela, é um fator que, em diferentes graus de intensidade, variando, sobretudo, em função do modal de deslocamento utilizado, proporciona uma limitação para que as suas práticas espaciais sejam realizadas. Dois exemplos claros dessa limitação foram fornecidos por Priscila e por Rafaela. Aquela, muitas vezes, não realiza as suas compras em supermercados sempre que necessita devido à distância do centro principal, o qual é muito importante para as suas práticas espaciais de consumo, além da não realização de práticas espaciais de lazer pela cidade por parte de Rafaela, a qual, mesmo possuindo automóvel e motocicleta, destaca que as distâncias a serem percorridas e os tempos gastos nos deslocamentos restringem os seus movimentos para essa finalidade, devendo-se, ainda, levar em consideração o seu consumo diário de espaço - aproximadamente 40 km para ir e para voltar do trabalho - em associação aos gastos com combustível, que ajudam a compreender como as práticas espaciais de muitos cidadãos restringem-se, em muitos casos, aos deslocamentos essenciais. Por fim, identificamos, a partir da

fala das três entrevistadas, o prestígio social do centro da cidade, haja vista que ele permanece sendo importante para elas como área de consumo devido à baixa oferta de estabelecimentos comerciais e de serviços no Cristo Redentor.

A outra perspectiva que destacamos é a de Elisabete, sobretudo a sua avaliação do transporte público. Embora ela tenha mencionado que algumas melhorias foram implementadas em função da pandemia, sobretudo o oferecimento de ônibus a cada 20 minutos nos horários de maior fluxo de passageiros, ela reconhece que uma reestruturação do transporte coletivo é necessária, sobretudo para atender aos cidadãos que, ao contrário dela, não possuem horários tão flexíveis de entrada e de saída do trabalho e, portanto, necessitam do transporte público nos horários nos quais ele apresenta-se de forma mais caótica e precária. Assim, Elisabete comunga da mesma posição de Miguel, que também relatou a precariedade do transporte público que atende ao Cristo Redentor, e também compactua com as duas cidadinas cujas visões foram obtidas a partir do diálogo por meio da ferramenta de bate-papo do *Facebook*, no âmbito da Netnografia - Cláudia e Sofia -, que, por deslocarem-se, exclusivamente, por esse modal de deslocamento para todas as finalidades, puderam, com mais clareza, relatar os problemas atinentes a ele.

Avaliamos, por fim, que as três entrevistas discutidas ao longo deste subtópico enriqueceram a nossa compreensão acerca das dificuldades espaciais, temporais, estruturais e orçamentárias para aqueles que possuem veículo - automóvel e/ou motocicleta - também possam deslocar-se pela cidade. Ademais, os depoimentos de Elisabete, conforme destacamos acima, ampliaram o nosso entendimento acerca da dimensão organizacional, atinente ao transporte público, que, atrelada às outras dimensões mencionadas, confirmam a tese de que, para os cidadãos que se deslocam por esse modal de deslocamento - seja apenas para algumas finalidades, como no caso de Elisabete, ou para todas as práticas espaciais, como nos casos que apresentamos por meio do diálogo com a Cláudia e a Sofia -, os percursos urbanos são, muitas vezes, precários, havendo a impossibilidade de que a cidade seja contemplada e vivida em sua plenitude. Esse problema amplia-se exponencialmente quando a dimensão geográfica por excelência - o espaço - é acrescentada à análise e passa, portanto, a sustentar a perspectiva analítica.

Assim, a pesquisa revelou que os problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas também se manifestam numa cidade média de forma iníqua e distinta, dependendo de vários processos, dinâmicas e fenômenos, como:

- a) das formas por meio das quais a produção do espaço urbano e a expansão territorial urbana se manifestam;
- b) da estrutura organizacional que orienta o oferecimento do transporte público;
- c) do nível de renda e dos modais de deslocamento utilizados;
- d) da área urbana na qual os cidadãos residem; dentre outros.

No caso da nossa pesquisa, os diálogos foram muito claros e apontaram que a distância grande entre o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e os principais equipamentos urbanos e aos espaços de consumo, sobretudo aqueles do centro, representa um elemento-chave para compreendermos como o processo de periferação dos cidadãos no espaço urbano, cristalizado, sobretudo, no afastamento socioespacial dos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, possibilita que a mobilidade e a acessibilidades urbanas inadequadas sejam vislumbradas como impedimentos para que o direito à cidade seja, de fato, realidade.

8. A reestruturação do Plano de Mobilidade Urbana e a visão do poder público

O objetivo central deste eixo analítico é a abordagem: 1) de alguns fundamentos do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, sobretudo daqueles aspectos que contribuem para a nossa investigação; 2) dos elementos principais que orientam as discussões recentes que estão sendo desenvolvidas, voltadas à reestruturação desse plano; 3) em associação aos documentos oficiais, que orientam as ações do poder público, apresentaremos uma análise sobre o depoimento obtido por meio da realização da entrevista virtual com o Guilherme, o qual é Arquiteto e Urbanista formado pela Escola de Engenharia de São Carlos, da Universidade de São Paulo (USP), e desde 2012 trabalha na Secretaria de Planejamento de Ribeirão Preto, especificamente na divisão de sistema viário pertencente ao Departamento de Urbanismo. A entrevista realizada, além de contribuir para o entendimento das discussões que estão em curso, atinentes ao referido plano, proporcionaram a obtenção da visão do entrevistado no que tange, especificamente, aos problemas de mobilidade e de acessibilidade dos moradores da nossa área de estudo.

De acordo com a Lei nº 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar seus planos de mobilidade. Em Ribeirão Preto, o plano de mobilidade foi divulgado pelo poder

público em dezembro de 2012, tendo sido a Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (TRANSERP) a responsável por guiar as discussões e as pesquisas que foram executadas. A empresa Oficina Engenheiros Consultores Associados LTDA, especializada em planejamento urbano, sobretudo no âmbito do transporte, foi a responsável, mediante contratação, pela execução do plano. Os trabalhos, que foram idealizados ao término de 2010, foram realizados em 2011 e em 2012 (RIBEIRÃO PRETO/OFFICINA CONSULTORES, 2012). Dessa forma, segundo Guilherme, Ribeirão Preto adotou o pensamento estratégico voltado à mobilidade urbana antes mesmo da obrigatoriedade inserida a partir da referida lei. Além disso, segundo ele, após a finalização do plano, os cidadãos puderam apresentar sugestões, as quais ele não soube informar se foram incorporadas ao documento:

Guilherme: Ele [o plano] foi feito em conjunto com a discussão da Política Nacional de Mobilidade, então muitas das coisas que foram colocadas no plano, a política veio, inclusive, após o plano. Ele foi lançado em dezembro e a política foi lançada logo em seguida, também em dezembro, então o plano veio em conjunto com essa questão da política. Algumas coisas da política não foram abordadas no plano em função da política estar sendo desenvolvida naquela época [...]. Desse plano de 2012, que eu me lembre, em relação à participação popular, eu acho que durante a formulação do plano, não houve participações populares. Elas aconteceram depois que o plano foi apresentado. Ele ficou para consulta no site da TRANSERP e as pessoas podiam mandar sugestões, mas eu também não sei se essas sugestões e questões foram incorporadas posteriormente ao plano.

Segundo Guilherme, embora o plano de mobilidade tenha sido apresentado em 2012, ele não foi regulamentado, isto é, oficializado. Segundo ele, o Ministério das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana determinam que haja a regulamentação, mas não especificam como ela deve ser realizada. Assim, essa situação permaneceu até 2018, ano no qual iniciaram as discussões voltadas à reestruturação do plano:

Guilherme: Não existiu nenhum ato municipal para regulamentação desse plano. O Ministério das Cidades fala que ele deve ser regulamentado... Na política, fala que deve haver o plano, mas não fala como deve ser regulamentado. Aí o ministério tem aquela recomendação que deve ser através de um ato administrativo – ele recomenda, não obriga – que deve ser através de um ato administrativo, ou seja, um decreto, uma lei, qualquer coisa. Durante a revisão do Plano Diretor em 2018, foi colocado dentro da nossa legislação municipal que o plano deveria ser regulamentado por lei específica, mas não seria a regulamentação do plano, mas sim a revisão dele. E aí teria um ou dois anos para regulamentar esse plano. Esse plano de 2012 – a gente pode considerá-lo como um plano, porque ele foi o embasador das obras do Ribeirão Mobilidade... Do PAC Cidades Médias que veio da época da Dilma. E uma das condicionantes para conseguir o recurso do financiamento seria ter na cidade um plano de mobilidade, então acredito que, se o Ministério das Cidades liberou o dinheiro para fazer as obras, podemos dizer que Ribeirão tem um

plano de mobilidade, apesar de ele não ter sido regulamentado por nenhum ato normativo através de lei ou de decreto, como recomenda o ministério. A partir disso, em 2018, começaram as discussões para a revisão desse plano.

O Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto "[...] constitui um importante instrumento para o planejamento das ações públicas no campo do transporte urbano visando atender de modo satisfatório as necessidades de mobilidade da população e do desenvolvimento urbano" (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012, p. 4). Dentre os objetivos que nortearam a sua elaboração, destacamos a: 1) necessidade de ampliação da rede de transporte público e o incentivo à sua utilização, além do estímulo aos modos não motorizados de locomoção; 2) importância da consolidação de um sistema viário integrador e que consiga, satisfatoriamente, distribuir o fluxo de viagens da população; 3) relevância de ações, a curto e a médio prazos, para atender às demandas crescentes de mobilidade, para que ela não seja, além de um obstáculo à vivência urbana, um percalço ao desenvolvimento urbano, social e econômico. Assim, o referido plano apresenta, num primeiro momento, uma reflexão acerca do sistema de mobilidade que estava presente em Ribeirão Preto no contexto de sua formulação, assim como os projetos estratégicos que deveriam ser implementados na cidade, amparados nas pesquisas executadas, como a de origem e de destino de passageiros a partir de dados coletados em cinco mil residências (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012). Nesse sentido, optamos por apresentar o trecho a seguir no qual os idealizados do plano destacam, a partir das medidas propositivas, como pensar a mobilidade urbana requer, além da execução de obras no sistema viário, uma visão totalizante sobre as dinâmicas e os processos que interferem na mobilidade e na acessibilidade e/ou são delas decorrentes:

As elaborações propositivas contidas nesse plano procuram mais apresentar cenários para uma ampla e desejável discussão pública de alternativas, que simplesmente definir um conjunto de medidas definidoras de novos padrões. Por essa razão, esse plano não propõe uma única solução para diferentes modais - uma "lista de obras" -, mas sim intervenções e medidas genéricas que tomadas em conjunto ou separadamente têm a função de gerar uma nova etapa na política de mobilidade urbana de Ribeirão Preto [...]. **Muitas proposições aqui mencionadas dependem da conciliação com as atividades de gerenciamento e planejamento do uso do solo na cidade e, por vezes, supõem alterações da legislação urbana vigente** (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012, p. 15, *grifo nosso*).

A pesquisa de origem e de destino, realizada em 2010, revelou que, nesse ano, 53% dos deslocamentos urbanos eram realizados por modos individuais motorizados, sobretudo a partir do automóvel; 25% por modos não motorizados; 22% por modos motorizados coletivos, sendo

o transporte público o principal no âmbito dessa categoria. Comparando com a última pesquisa de origem e de destino que havia sido realizada em Ribeirão Preto, no ano de 1978, os resultados demonstraram uma ampliação significativa na utilização dos modos motorizados individuais, sobretudo o automóvel, havendo uma redução expressiva na utilização de modos não motorizados ou motorizados coletivos. Assim, o primeiro objetivo que destacamos justifica-se por esses resultados, ou seja, "[...] caso não ocorram intervenções nas condições atuais de mobilidade urbana, a população de Ribeirão Preto passará a utilizar cada vez mais o transporte individual em seus deslocamentos" (RIBEIRÃO PRETO/OFFICINA CONSULTORES, 2012, p. 56). Dessa forma, para o período de 2010 a 2025, além do aumento da utilização de modos motorizados individuais, estimativas de reduções consideráveis e gradativas na utilização de modos motorizados coletivos foram salientadas, fatores que ocasionariam, segundo o plano, uma piora drástica nas condições de mobilidade urbana. Em associação a esses elementos, o plano de mobilidade destaca, ainda, que: 1) as projeções apontavam para um aumento no nível de renda das famílias, que atuaria em prol da ampliação da utilização de motocicletas e de automóveis, visto que o aumento de renda das famílias está diretamente associado à ampliação da procura por modos motorizados individuais; 2) as estimativas também versavam sobre a diminuição da geração de empregos na área central de Ribeirão Preto e o aumento deles em outras porções da cidade devido às novas lógicas espaciais das empresas (RIBEIRÃO PRETO/OFFICINA CONSULTORES, 2012). "Esta dispersão urbana das atividades econômicas favorece a utilização de meios individuais de deslocamento, que possuem maior flexibilidade do que a rede de transporte coletivo, ainda dependente de rotas pré-definidas" (RIBEIRÃO PRETO/OFFICINA CONSULTORES, 2012, p. 63).

Sobre o segundo objetivo que destacamos - adequação do sistema viário para que ele seja, de fato, integrador -, o plano de mobilidade justifica-o de diferentes formas. Aqui, enfatizamos que, em função do sistema radial, implementado a partir de um anel viário, fica evidente, em Ribeirão Preto, o papel indutor do sistema rodoviário sobre a estrutura urbana, ou seja, a estrutura foi pensada, justamente, para haver a integração entre as rodovias estaduais e o sistema viário urbano. Contudo, "com as principais vias dispostas de modo radio concêntrico, o tráfego de ligação entre as cidades e aqueles de destinos locais e inter-regionais somam-se ao tráfego com destino ao centro, potencializando os efeitos negativos de uma circulação cada vez mais concentrada" (RIBEIRÃO PRETO/OFFICINA CONSULTORES, 2012, p. 5). De fato, o entrevistado Miguel - Presidente da Associação de Moradores - já havia destacado a ampla utilização das rodovias pelos cidadãos que vivem no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e os impactos dela decorrentes, como o número expressivo de acidentes. Esse segundo objetivo

também associa-se, segundo o plano, à necessidade de ampliação do atendimento e de reestruturação da rede de transporte público, visto que, conforme as entrevistas que realizamos com os cidadãos revelaram e o plano de mobilidade também ressaltou, as rodovias são muito utilizadas por aqueles que possuem automóvel, embora os deslocamentos por elas, geralmente, consumam mais espaço, todavia, menos tempo, comparando com os trajetos pelas ruas e pelas avenidas. Assim, os condutores de automóveis de Ribeirão Preto possuem maneiras pelas quais o trânsito das ruas e das avenidas pode ser evitado e as diferentes porções da cidade acessadas, ao passo que os usuários do transporte público ainda dependem de uma rede desatualizada em termos espaciais, temporais, estruturais e organizacionais face às alterações na estrutura espacial da cidade. Os itinerários que atendem ao Cristo Redentor, por destinarem-se apenas ao centro principal, personificam essa desatualização e limitam as escolhas espaciais para as práticas de consumo, por exemplo, em decorrência da instalação de grandes superfícies comerciais e de serviços, como os hipermercados e os *shopping centers*, em outras porções da cidade, para as quais não há itinerários que se originam do conjunto habitacional.

Concernente ao terceiro objetivo, dentre vários apresentados no plano, que optamos por mencionar - a relevância de ações, a curto e a médio prazos, para atender às demandas crescentes de mobilidade -, o referido plano apresenta uma importante discussão sobre a expansão territorial urbana que estava consolidada na época de sua concepção e as novas lógicas que orientariam, a partir de 2010, esse processo, segundo as projeções. Num eixo dedicado à discussão sobre a morfologia urbana de Ribeirão Preto e a acessibilidade, o plano de mobilidade explica que a área urbanizada do município é resultante de um conjunto de limites impostos por três rodovias - Anhanguera, Prefeito Antônio Duarte Nogueira e Alexandre Balbo -, sendo que, à época de construção do plano, já havia a expansão urbana para os espaços externos a esses limites, ao sul e a nordeste. Um primeiro aspecto que destacamos a partir dessa constatação é que, segundo o plano de mobilidade, ao passo que a expansão territorial urbana consolidou-se para além dessas rodovias, cada vez mais elas atuaram como "barreiras", representando, portanto, desdobramentos negativos à estruturação da cidade e, sobretudo, à vida dos cidadãos. Nesse sentido, no referido documento, optou-se pela utilização da expressão "assentamentos isolados"⁷³ para fazer menção àqueles situados externamente ao anel de rodovias, os quais foram agrupados em três categorias: loteamentos de padrão popular; loteamentos de recreio; loteamentos ou condomínios fechados. Assim, no que tange à primeira categoria - sendo ela a que mais interessa

⁷³ Interessante notar que o entrevistado Miguel - Presidente da Associação de Moradores - justificou a sua sensação de isolamento justamente em função do conjunto habitacional estar situado para além da Rodovia Alexandre Balbo, conforme discussão tecida.

para a nossa investigação -, o plano já destacava que a implementação de conjuntos habitacionais para população de menor poder aquisitivo requer a maior atenção dos gestores públicos, pois eles são grandes geradores de demanda por transporte público, além de serem implementados em porções nas quais não há, *pari passu*, o investimento em infraestrutura, como saneamento básico e equipamentos urbanos (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012). "A desconexão com áreas urbanas preexistentes é outra característica importante desses assentamentos, sendo responsável frequentemente por uma condição de isolamento característica desses bairros" (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012, p. 70).

A partir de uma análise dos novos empreendimentos que já estavam em fase de planejamento ou de execução, a porção noroeste do município de Ribeirão Preto, para além da Rodovia Alexandre Balbo - que ainda era, predominantemente, rural - sendo ela a área na qual o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" foi implementado, já era considerada como uma porção do município denominada como "zona de incentivo à urbanização", e os desafios à mobilidade e à acessibilidade urbanas, em caso de efetivação da expansão territorial para essa porção, já eram reconhecidos no plano de mobilidade de 2012:

Do ponto de vista da mobilidade urbana, essa expansão [para a porção noroeste] poderá acarretar uma série de desafios. A transposição dos limites da Rodovia Alexandre Balbo (SP 328) exigirá adaptações nos dispositivos rodoviários e promoverá concentrações indesejáveis de fluxos de tráfego. A tendência de abrir usos exclusivamente habitacionais nesse tipo de urbanização, conforme demonstra a experiência, é um fator significativo de geração de viagens pendulares, gerando deseconomias para todos os modos, particularmente para o transporte coletivo (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012, p. 88).

A partir desse prognóstico, o Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto defendia que a expansão territorial urbana, para além dos limites do contorno rodoviário, configurava-se como um quadro preocupante para o futuro da mobilidade urbana, conforme conclusão apresentada e defendida pelo documento:

Essa possibilidade aberta pela legislação municipal pode encaminhar a cidade para um padrão urbano de densidades populacionais muito baixas, com predomínio de edificações horizontais. Tal situação é reconhecida no meio técnico pelos desdobramentos indesejáveis no padrão de mobilidade urbana. De fato, a experiência nacional e internacional e a literatura urbanística indicam que o predomínio de baixas densidades urbanas incorre em maiores deslocamentos, gerando mais poluição, maiores custos associados aos transportes e menor diversidade urbana. **Os sistemas públicos de transporte apresentam impactos severos nestas condições e, em alguns casos, demandam subsídios significativos para que possam continuar a operar.**

Ao mesmo tempo, os deslocamentos por automóveis são potencializados, gerando grande pressão política para custosas ampliações do sistema viário e provimento de vagas de estacionamento. Diante desse quadro, sugerem-se, sob o viés da mobilidade urbana, políticas de incentivo a um melhor aproveitamento dos espaços já urbanizados, promovendo e induzindo adensamento populacional. Deve-se considerar que a área definida como ZUP [Zona de Urbanização Preferencial, situada no interior do anel rodoviário] no macrozoneamento apresenta grande potencial de adensamento construtivo, ainda inexplorado. Tal estratégia está associada a melhores desempenhos do sistema de transporte público e menor uso de automóveis (RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES, 2012, p. 95, *grifo nosso*).

No início desta discussão, destacamos que o plano de mobilidade elaborado para Ribeirão Preto já apontava que os caminhos para a melhoria das condições de mobilidade e de acessibilidade passam, inevitavelmente, por alterações nas legislações urbanas vigentes, sendo que elas, muitas vezes, são decisivas nos impactos que, paulatinamente, estabelecem-se no âmbito da mobilidade urbana. O trecho a seguir, extraído do depoimento do Guilherme, é emblemático para demonstrar como a ampliação do perímetro urbano de Ribeirão Preto, mediante a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, contribuiu para os impactos negativos na mobilidade e na acessibilidade dos cidadãos que residem na porção noroeste da cidade. Reconhecemos que o trecho é longo, porém, configura-se como primordial, sobretudo partindo de um representante do poder público.

Guilherme: Essas questões das novas expansões urbanas foram colocadas no projeto de lei, então se você pegar o plano viário, ele tem já a definição dos sistemas viários para esse novo perímetro de expansão. Em 2007, você tinha um perímetro reduzido da cidade. Aí em 2012, teve uma nova lei de parcelamento e aumentou esse perímetro. Essa lei foi declarada inconstitucional, foi vetada e voltou para o perímetro de 2007. Aí em 2018, esse perímetro que estava na lei de parcelamento de 2012 voltou mais ou menos para o mesmo tamanho que era anteriormente, que é onde está o Cristo Redentor. Hoje, por exemplo, se você for colocar o Cristo Redentor... Você não conseguiria aprovar, porque a lei de parcelamento de 2007 não "vê" expansão para aquela "região". Então tudo que está sendo aprovado naquela "região", veio durante a lei de 2012, que foi declarada inconstitucional. Como você tinha uma questão de direito e que as coisas já estavam andando e não poderiam parar, então todas as coisas que vieram desde aquela época, vieram em função dessa aprovação. A declaração de inconstitucionalidade da lei de 2012 veio em dezembro de 2015, então houve três anos que muita coisa saiu naquela "região" justamente por conta dessa expansão do perímetro daquela região [...]. Aí a revisão agora estava tentando mudar um pouco isso também. **Então ela não é democrática para a cidade como um todo e isso está voltado mais para a produção espacial como um todo, não só a questão voltada para mobilidade em si, então o que a gente tenta nessas novas legislações é abarcar a todos, o que é muito difícil também, porque você tem uma questão relacionada ao mercado e à especulação imobiliária, que acabam, muitas vezes, dificultando a nossa ação. Algumas ações**

que a gente gostaria de colocar e não dá. Acaba tendo uma questão política pesada aí... Financiamento de campanha; construtoras; *shopping centers*... Isso acaba financiando bastante as campanhas. Isso não é só em Ribeirão Preto. É no Brasil como um todo. Então o mercado imobiliário e mercado capitalista dessas questões acabam gerando essa segregação... E para eles é interessante essa segregação, pois eles têm terras mais baratas em alguns locais e você tem viabilidade. Falta também um pouco de ação do poder público para a ocupação dessas "regiões" mais centrais. Algumas coisas já foram feitas. Então, por exemplo, se você pegar o Plano Diretor, as leis do Plano Diretor foram aplicadas na cidade como um todo, então você tem zonas de interesse social dentro da zona sul. O que tem acontecido, que nós temos visto, é que a legislação, por exemplo, a legislação de habitação de interesse social possibilita que, ao invés de fazer a habitação naquele local, você possa fazer em outro local ou gerar uma contrapartida financeira para que o poder público depois faça. **Então existem algumas proposições e algumas intenções, mas na hora da prática mesmo e da produção em si, elas acabam se esvaindo por essas outras questões. E tem uma questão de mercado também que é muito pesada dentro da produção espacial urbana. O mercado dita muito as regras do que deve ser feito. A gente tenta combater, mas é uma luta ingrata e injusta** (*grifos nossos*).

Direcionaremos, agora, a nossa atenção para alguns aspectos atinentes à reestruturação do plano de mobilidade, assim como para alguns elementos específicos sobre a nossa área de estudo, obtidos por intermédio do depoimento do representante do poder público.

Guilherme explicou que, no âmbito da revisão do Plano Diretor de Ribeirão Preto, em 2018, a legislação municipal definiu que o plano de mobilidade deveria ser regulamentado por uma lei específica. Contudo, diante das modificações na estrutura espacial da cidade desde 2012, sobretudo a implementação do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", o poder público definiu que aquele plano seria reestruturado para depois ser regulamentado. Assim, foram realizadas 18 audiências, sendo 14 técnicas e quatro públicas. Ao todo, 641 pessoas participaram de todas elas, como munícipes, representantes de diferentes departamentos da administração municipal, vereadores, representantes de associações de bairros, representantes da Associação das Incorporadoras, Loteadoras e Construtores de Ribeirão Preto (ASSILCON) e da Associação Mobicicleta (RIBEIRÃO PRETO/SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO PÚBLICA, *sem data*). Ao contrário do plano de 2012, sobre o qual Guilherme não soube informar, ao certo, sobre a participação popular, ele destacou que ela foi muito incentivada no âmbito dessas audiências e, conforme documento disponibilizado pela prefeitura municipal, inúmeras sugestões foram registradas, algumas delas sendo incorporadas integralmente ou parcialmente.

Guilherme: [...] ocorreu uma análise muito interessante de um coletivo da cidade, chamado de Mobicicleta. Ele fez a análise do plano como um todo e fez

críticas e tal... Esse tipo de coisas. Essas críticas também foram levadas em consideração para fazer essas alterações - como elas estão em processo ainda, acho que não posso nem te passar -, mas muito provavelmente em pouco tempo isso já vai ser objeto de novas discussões.

Segundo Guilherme, as audiências foram temáticas e versavam sobre diferentes elementos, como as estratégias para cada modal de deslocamento e para o centro principal da cidade. Ao término de 2019, houve um problema, segundo ele, para realizar a licitação visando à contratação de coordenadoria para a regulamentação, por meio de lei, do plano de mobilidade, então optou-se pela criação da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto (PMMU - RP) a partir dos princípios, das diretrizes e de objetivos gerais e específicos, tomando como parâmetro o plano de mobilidade de 2012. Assim, o anexo VII da referida política compreende que é necessário revisar alguns elementos até 2024, ano no qual está prevista a finalização da revisão do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto. Portanto, a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto é uma atualização parcial do plano de mobilidade de 2012 e permitirá que a Secretaria de Planejamento e Gestão Pública tenha os instrumentos legais para finalizar a revisão do plano de 2012 (PMMU-RP/Anexo VII, 2019). O referido anexo VII reúne todas as proposições e as suas formas de operacionalização, as quais estão sintetizadas no Quadro 7 a seguir.

Quadro 7: Proposições para subsidiar a revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, segundo a PMMU - RP, de 2019.

Proposições	Estratégias/Operacionalização
1. Elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado Metropolitano, em função da criação, em 2016, da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, que abrange 34 municípios.	a) revisão do sistema de transporte intermunicipal e do sistema viário metropolitano; b) análise da viabilidade de implementação de um novo aeroporto metropolitano, que reduza, na área urbana de Ribeirão Preto, os impactos negativos sobre a mobilidade; c) análise da viabilidade de alteração da localização da rodoviária de Ribeirão Preto.
2. Melhoria do transporte público	a) estudo de adequação da rede de transporte público, face às alterações na estrutura espacial da cidade desde 2012.
3. Reorganização do sistema viário	a) revisão dos eixos estruturantes viários e análise de propostas de intervenção; b) ampliação do Sistema Cicloviário de Ribeirão Preto; c) implementação de corredores operacionais de transporte, com prioridade à circulação de ônibus, nos eixos norte-sul e leste-oeste; d) implementação da infraestrutura viária necessária concomitantemente à expansão territorial urbana para além do anel viário, sobretudo no que tange aos eixos estruturantes do transporte público.

4. Incentivo à circulação de pedestres	a) implementação de um plano de organização espacial das calçadas; b) implementação de redes de caminhabilidade e rotas acessíveis, conectando as principais áreas que atuam como pólos de atração de viagens aos corredores de transporte público; c) incorporação do Programa "Faixa Viva", mediante ações, dentre elas de conscientização, que possibilitem que os pedestres sempre tenham preferência ao cruzarem as faixas de travessia de avenidas sem semáforos.
5. Incentivo ao deslocamento por bicicletas	a) ampliação do Sistema Cicloviário de Ribeirão Preto; b) promoção de campanhas de conscientização e de incentivo à utilização desse modal de deslocamento; c) análises referentes à viabilidade de implementação do sistema de bicicletas públicas e dos equipamentos complementares, como bicicletários e paraciclos nas áreas com maior demanda.
6. Redução dos impactos ambientais	a) elaboração de um inventário que possibilite o reconhecimento da quantidade de combustível utilizada por cada modo motorizado de deslocamento e as emissões de poluentes resultantes; b) em conjunto com a Secretaria do Meio Ambiente, elaborar medidas que incentivem a utilização de modos não motorizados ou coletivos de deslocamento.
7. Redução dos acidentes e das mortes no trânsito	a) elaboração de planos para o centro principal e para todas as áreas da cidade, que permitam analisar as ruas e as avenidas e implementar medidas como: alargamento de calçadas e dos espaços destinados à travessia de pedestres; aumento do tempo dos semáforos, para que os pedestres possam atravessar as vias com mais segurança; fiscalização eletrônica; campanhas de conscientização.
8. Gestão da demanda e Operações Urbanas Consorciadas	a) como forma de desestimular a utilização massiva de motocicletas e de automóveis e incentivar o uso do transporte público e da bicicleta, além da prática do caminhar, há o debate sobre estratégias de gestão de estacionamento (preço, número de vagas e tempo de permanência), além de políticas de controle das tarifas do transporte público e estímulos fiscais e econômicos à utilização de bicicletas; b) melhorias das condições de mobilidade urbana em pontos estratégicos da cidade, de acordo com os dados provenientes das pesquisas.
9. Melhoria das condições do quadrilátero central	a) implantar medidas que priorizem o transporte público e as condições para a circulação a pé ou de bicicleta; b) ampliação da infraestrutura de acessibilidade para atender aos cidadãos que possuem mobilidade reduzida; c) medidas de redução de acidentes e de mortes.
10. Gestão da implementação e monitoramento da Política de Mobilidade Urbana	a) elaboração dos estudos complementares necessários à revisão do plano de mobilidade, como as novas pesquisas origem-destino de cargas e de passageiros previstas para 2023; b) compartilhamento dos resultados e dos avanços que serão obtidos no âmbito da revisão do plano de mobilidade de 2012.

Fonte: PMMU - RP/Anexo VII (2019). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate (2021).

Conforme o quadro acima e a entrevista com o Guilherme, as estratégias para a implementação de melhorias no âmbito da mobilidade e da acessibilidade urbanas e, portanto, revisão do plano de 2012, permanecerão em fase de discussão até 2024 e novas audiências temáticas ou públicas, segundo Guilherme, inevitavelmente, deverão ocorrer.

Ao longo da entrevista, além de auxiliar na compreensão acerca das discussões públicas que estão ocorrendo em Ribeirão Preto, Guilherme forneceu importantes elementos para o entendimento de questões específicas atinentes ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". Guilherme destacou, inicialmente, a importância das políticas de mobilidade urbana caminharem,

lado a lado, com as demais, como as políticas habitacionais e as leis que regulamentam, por exemplo, o uso e a ocupação do solo urbano e o perímetro urbano.

Guilherme: Você vê que, a partir do momento que aumentou o perímetro de expansão - que era uma lei que não tinha nada a ver com mobilidade -, essas relações da cidade mudaram. Então você tem em 1995 a definição da expansão urbana para o sul da cidade e, então, um grande crescimento do sul da cidade. Em 2012, quando você abre e expande essas áreas da zona noroeste, principalmente, e um pouco mais da zona sul, você também tem um grande setor de expansão para essas "regiões".

Atrelada à essa discussão sobre a expansão territorial urbana, Guilherme explicou que, ao passo que a produção habitacional foi ocorrendo, sobretudo nas porções da cidade que foram privilegiadas para os moradores de baixo poder aquisitivo, não houve a implementação de subcentros de bairros que poderiam atuar em prol das práticas de consumo, pois não haveria a necessidade de que os moradores sempre se deslocassem para outras áreas da cidade, como o centro principal, dotadas de estabelecimentos comerciais e de serviços. Além disso, no trecho a seguir, o entrevistado reconhece que o processo de segregação socioespacial está presente em Ribeirão Preto, além de demonstrar que a diferenciação socioespacial é nítida quando a oposição entre o norte e o sul é considerada:

Guilherme: A questão relacionada aos núcleos ... Você não tem a formação de subcentros de bairros nesses locais. Eu lembro que nas audiências, uma das questões era justamente essa concentração de serviços e áreas de interesse na "região" central da cidade e na "região" mais sul da cidade, justamente vindo desse perímetro de expansão. Então você tem esse deslocamento das outras "regiões" da cidade para esses locais. Por mais, por exemplo, que você, no Cristo, consiga até criar um certo comércio local - você tem essa previsão através de lotes comerciais ao longo, principalmente, das avenidas -, isso é uma coisa que a gente tentava para a criação dos subcentros de bairro que vem lá de 1995 com a definição do Plano Diretor... Essa definição de zonas mistas e unidades de ocupação planejadas, sendo essa expressão muito colocada aqui em Ribeirão em termos de conceito, mas na hora que você traduz para as legislações específicas, ela acaba não acontecendo. Então você acaba não tendo. Você tem os principais serviços ao longo desse eixo central e nesse eixo sudeste. Ribeirão Preto é bem "segregada". Você tem uma parte noroeste que é voltada para a população de baixa e média renda, e uma área para a população de renda alta e média alta ao sul e a sudeste da cidade. Você tem dois núcleos, não é?

Conforme já havíamos destacado a partir de outro trecho do depoimento de Guilherme, ele reconhece que os problemas de mobilidade urbana para os cidadãos que vivem no Cristo Redentor são derivados dessa expansão territorial urbana intensa e descontínua, sem que houvesse, ao mesmo tempo, o investimento no plano viário e em adaptações na rede de

transporte público. A seguir, Guilherme destaca que, em função das linhas de transporte público que conduzem, exclusivamente, ao centro principal, as práticas espaciais de consumo e de lazer dos cidadãos são impactadas negativamente. Aqui, é importante destacarmos que, embora haja a possibilidade dos usuários usufruírem da integração tarifária e terem acesso, no centro principal, a outros itinerários, que conduzem a outras porções da cidade, em termos de mobilidade urbana, a nosso ver, o adequado seria a transformação dessas linhas radiais em diametrais, ou seja, que conduziriam a outras porções da cidade, passando pelo centro principal, além da implementação de linhas interbairros, locais e circulares para atender aos moradores do conjunto habitacional. Em termos temporais, a utilização de vários itinerários pelos usuários também representa um impacto negativo gravíssimo, haja vista a necessidade de somar o tempo dos percursos àqueles de acesso aos e de espera nos pontos de ônibus. Assim, a utilização de uma linha diametral extensa, partindo do Conjunto habitacional "Cristo Redentor", também ocasionaria um percurso longo e, portanto, um consumo amplo de tempo, dependendo da área a qual o usuário desejaria ter acesso. Não obstante, o tempo, nesse caso, seria exclusivamente voltado ao deslocamento. Vejamos, a seguir, o depoimento do entrevistado, o qual, além de versar sobre o transporte público, acrescenta outras contextualizações relevantes:

Guilherme: Se você pegar lá - isso é uma coisa que não tenho os dados certinhos -, mas há linhas que foram feitas para o Cristo em horários de pico que são linhas diretas, para esse movimento das pessoas. No horário de entrada e saída de serviço, você sai da "região" e vai para o centro, onde estão concentradas as atividades comerciais, de lazer... Então você não tem nada naquela "região": você não tem parque... Bom, no Cristo agora tem um rede de sistemas de lazer que até está interessante, mas falta ocupação e uma infraestrutura maior. Agora, parques consolidados... Os maiores parques consolidados da cidade estão na zona central e na zona sul. Tem só o Tom Jobim ali perto **e mesmo assim ainda tem uma barreira que é a rodovia, não é?** Mesmo a questão de comércio... A questão comercial do Cristo vai demorar uns 10 anos para se estabelecer. Você tem uma ocupação imediata, porque foram feitas as casas, mas a questão comercial não tem ali, então toda a questão de serviço - vou deixar a criança onde? Creche e tal... - Essas coisas ainda estão incipientes. **Isso é também uma questão de produção do espaço, pois a partir do momento que você constrói a casa e leva toda aquela população para aquela "região", é um problema que você tem de imediato.** É diferente de você ter um loteamento que ao longo dos anos ele vai crescendo... As pessoas vão construindo as suas casas... Aí o comércio se estabelece junto. No Cristo, eu até acho que vai virar um centro, como, por exemplo, acontece no Quintino facci aqui em Ribeirão. Você tem um "centrinho" comercial ali, mas ele não é suficiente para atender todas as demandas dos cidadãos. As demandas mais específicas, por exemplo, um Poupatempo... Se você precisar tirar um documento ou coisa assim, você vai ter que ir lá na zona central ou na zona leste que tem um *shopping* com Poupatempo. **Então você acaba tendo esses movimentos que acabam gerando esse problema de mobilidade... Justamente por causa desse espraiamento cada vez maior das zonas da cidade.** E aqui em Ribeirão é

"maluco", porque não é só a população de baixa renda que vai sendo colocada nas franjas. Aqui você tem uma característica de suburbanização muito voltada aos moldes norte-americanos. **Então você tem essa questão da baixa renda na zona noroeste mesmo, que é afastada mesmo, até porque a terra lá é mais barata, então o cara acaba fazendo [a casa] lá, e você tem também essa questão da produção do espaço na zona sul... Essa suburbanização... Aqueles feudos fechados, lotes e condomínios fechados, que você depende, exclusivamente, do uso do carro, então você gera mais um problema de mobilidade urbana e mais um problema sobre essas questões dos movimentos das pessoas.** Aí não é nem uma questão relacionada ao transporte coletivo, mas é uma questão voltada para trânsito, aumento de poluentes... E também esse tipo de coisa que é essa conformação desses "enclaves fortificados", que a Tereza Caldeira chama, na zona sul. Então você tem toda uma borda ao longo da cidade e ao longo dessa expansão urbana, então essa questão é muito "maluca". **A abertura dessa expansão é cada vez maior e é muito difícil de ser combatida. A gente tentou diminuir essas expansões, mas aí vem pressão externa dos atores externos e é muito difícil, realmente** (*grifos nossos*).

Ao término da entrevista, Guilherme, além de explicar um pouco sobre o consórcio Próurbano, que oferece o serviço de transporte coletivo em Ribeirão Preto, reconheceu que, não somente o transporte público que atende ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" é deficitário, mas também toda a rede que está presente em Ribeirão Preto. Por esse motivo, segundo ele, a reestruturação dessa rede é um dos elementos-chave da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto e no âmbito das revisões que já estão sendo feitas no conteúdo do plano de mobilidade de 2012.

Guilherme: Antigamente, em Ribeirão, até 2012, existiam várias empresas que faziam algumas redes, na cidade, de ônibus. Essas mesmas redes que estavam antigamente fizeram esse consórcio e fizeram a licitação. Até estava sendo revisado - eu participei até de algumas revisões -, porque tem alguns pontos aí do contrato que não foram seguidos pela empresa (ela estava até com uma ação no ministério público de revisão desse contrato). Talvez você consiga até na TRANSERP. Eu acho difícil você conseguir, porque é um assunto meio velado. Aí eles fizeram o que eles chamam de Consórcio Próurbano e estabeleceram o que eles chamam de RITMO, que é o sistema de transporte... A rede integrada de transporte urbano. Essa RITMO veio muito daquilo que foi colocado nos estudos lá do plano de 2012. Então, se você pegar esses estudos, boa parte daquilo que foi colocado, foi implementado pela RITMO, mas **algumas coisas já estão sendo revisadas, inclusive toda a rede de transporte da cidade.** Já tem uma licitação em andamento - acho que a empresa já foi até contratada - que é a revisão dessas redes em função desses corredores de ônibus do Ribeirão Mobilidade, **porque até hoje, se você pegar a rede que tem hoje e os corredores, eles são muito defasados. Você não tem uma rede voltada para essa alta demanda de usuários das áreas de expansão, como o Cristo Redentor.** Isso está sendo revisado e acho que já está em fase final de lançamento. Ele é, inclusive, um dos produtos daquele anexo sétimo que te falei da política. O primeiro produto é justamente a revisão da rede municipal de transporte. Isso já está numa fase bem avançada. Acho que em um ou dois anos, no máximo, deve sair alguma coisa relacionada a isso (*grifos nossos*).

Como um fechamento para esta discussão, destacamos que no Plano de Mobilidade Urbana de 2012, a partir das diversas análises que foram realizadas pela empresa contratada para a sua elaboração, as condições inadequadas de mobilidade e de acessibilidade para os cidadãos que viviam nas porções externas ao anel rodoviário, em áreas voltadas à materialização das políticas habitacionais para os estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, já eram ressaltadas, sendo que o plano também foi enfático ao destacar que a ocupação da porção noroeste de Ribeirão Preto, na qual o Cristo Redentor foi implementando, ocasionaria, inevitavelmente, problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas em função do afastamento socioespacial e da situação espacial periférica, para além da Rodovia Alexandre Balbo. Nesse sentido, anos antes do início da construção do referido conjunto habitacional, o plano de mobilidade já alertava que a alta concentração de cidadãos nessa área da cidade exigiria a implementação de uma rede de transporte público que pudesse, satisfatoriamente, atender à alta demanda de usuários. Contudo, essa adequação da rede não ocorreu, havendo, apenas, o estabelecimento de linhas radiais que, por si só, não conseguem subsidiar as práticas espaciais daqueles que dependem desse modal de deslocamento. No que tange à Política Municipal de Mobilidade Urbana e às revisões que estão sendo discutidas para serem inseridas no plano de mobilidade, avaliamos que as proposições são relevantes e, de fato, há, desde 2018, inúmeras ações do poder público para que as estratégias sejam pensadas coletivamente. É necessário, todavia, aguardar a versão final dessa revisão e verificar se, no futuro, as estratégias serão efetivadas.

Concernente à visão do Guilherme, enfatizamos que ele forneceu elementos fundamentais para a compreensão dos problemas de mobilidade e de acessibilidade que estão enraizados em Ribeirão Preto. Dentre os diversos apontamentos, extraídos da sua fala, que apresentamos ao longo da discussão, enfatizamos o reconhecimento, por parte dele, de que as condições inadequadas de mobilidade e de acessibilidade urbanas para os cidadãos que residem em nossa área de estudo associam-se a diferentes elementos, como à:

1) expansão territorial urbana intensa e descontínua, para além do anel rodoviário, não ocorrendo, *pari passu*, o investimento necessário em equipamentos urbanos e no sistema viário para atender aos estratos de menor poder aquisitivo;

2) ampliação do perímetro urbano que, embora combatida por alguns integrantes do poder público, ocorre, muitas vezes, para atender aos anseios da lógica de acumulação do capital e do neoliberalismo;

3) defasada rede de transporte público que está presente em Ribeirão Preto, não havendo, segundo ele, condições adequadas de atendimento para os moradores da porção noroeste da cidade, na qual o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" foi implementado.

Áreas comerciais e práticas espaciais de consumo

9. As áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto e do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"

Conforme destacamos anteriormente, no contexto de apresentação dos procedimentos metodológicos da nossa investigação, o consumo, consoante nos explicam Catalão e Magrini (2019) e Sposito e Góes (2019a), é um dos prismas fundamentais por meio do qual indicativos ou evidências da lógica socioespacial fragmentária podem ser identificados. Desta forma, a dimensão empírica do consumo, associada à mobilidade e à acessibilidade urbanas, mostrou-se fundamental em nossa pesquisa, sobretudo em um momento no qual as práticas espaciais de lazer⁷⁴ dos cidadãos não puderam ser trabalhadas de forma mais direcionada, devido às restrições de movimentos que a pandemia nos impõe e as entrevistas com os cidadãos revelaram.

Da mesma forma, a partir dos resultados obtidos por intermédio das entrevistas com os cidadãos, a dimensão do consumo também destacou-se perante as práticas espaciais de trabalho dos nossos entrevistados, as quais poderiam ter aberto um leque para novas discussões no âmbito da fragmentação socioespacial, sobretudo na relação entre a porção norte e a sul de Ribeirão Preto, para além da relação centro-periférica.⁷⁵ Assim, esses motivos reforçam a nossa opção por apresentar este tópico de análise, que contém duas partes: - na primeira, discutimos sobre as áreas de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços de Ribeirão Preto, com destaque para alguns elementos que demonstram a complexidade do processo de fragmentação socioespacial e para lentes outras para a sua leitura, para além daquela que priorizamos em nossa investigação; - na segunda, discutimos sobre as áreas comerciais e de serviços da nossa área de estudo, a partir, sobretudo, da delimitação que realizamos, em associação aos resultados oriundos de entrevistas exploratórias e a partir de alguns comentários obtidos na página do *Facebook* que privilegiamos para a realização da Netnografia.

Um primeiro aspecto importante, também já citado em outro tópico, diz respeito ao elevado desenvolvimento do setor terciário de Ribeirão Preto (FERNANDES; ADAS, 2004), fato esse que justifica, dentre outros elementos, a elevada centralidade revelada a partir da REGIC de 2008 e de 2020, conferindo à Ribeirão Preto uma posição de destaque no âmbito da rede urbana, materializada a partir da sua ampla área de influência e da intermediação com outras cidades de diferentes portes.

⁷⁴ No período contemporâneo, conforme já destacamos em outro trecho desta dissertação, as práticas espaciais de lazer associam-se, cada vez mais, às de consumo. Contudo, aqui chamamos a atenção não apenas para esse entrecruzamento de práticas espaciais, mas também para aquelas que, em essência, são de lazer e também foram impactadas negativamente devido ao contexto pandêmico e, portanto, não puderam ser trabalhadas em nossa pesquisa.

⁷⁵ Agradecemos à Eda Maria Góes por essa importante contribuição realizada no âmbito do nosso Exame Geral de Qualificação. Agradecemos, ainda, pela possibilidade de reflexões futuras a partir dessa consideração.

Diferentes elementos, atinentes às áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto, poderiam ser destacados. Focaremos a nossa atenção, então, a partir de Pereira (2018), às novas formas espaciais de comércio - sobretudo os hipermercados e os *shopping centers* -, que, segundo a tese do referido pesquisador, considerando o caso de Ribeirão Preto, "[...] mudaram a composição espacial da cidade, redefinindo o centro e produzindo novas áreas de centralidade nos espaços da periferia [...]" (PEREIRA, 2018, p. 108). Assim, a discussão - não pormenorizada, pois se distancia dos objetivos primordiais da nossa pesquisa - que nos propusemos a tecer aqui é relativa à associação entre essas novas formas espaciais de comércio e o processo de fragmentação socioespacial.

Na discussão contemporânea sobre o consumo e sobre a sua articulação à lógica socioespacial fragmentária, o debate sobre os *shopping centers* se apresenta como fundamental, devido, dentre outros elementos, às práticas espaciais de consumo e de lazer que, cada vez mais, estabelecem-se nesses espaços, além da relação deles com a produção do espaço urbano contemporânea, orientada pela lógica da reprodução ampliada e infinita do capital, devendo-se destacar, ainda, o fato de que eles "provocam mudanças profundas num interregno de tempo curto, recompõem a história da estruturação espacial da cidade, a partir de ação de grande impacto" (SPOSITO, 2013, p. 76).

Os *shopping centers* são, conforme explica sucintamente Souza (2018), espaços de acesso "público", porém com estatuto jurídico privado. São "enclaves fortificados", conforme defende Caldeira (2000), ou seja, "[...] espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho" (CALDEIRA, 2000, p. 211). São, conforme defende Sarlo (2009 *apud* SPOSITO, 2011), uma alternativa ao espaço público e, em última instância, à própria cidade. Assim, os *shopping centers* não buscam ser a cidade ou se equiparar a ela. Eles querem ser melhores que as cidades (SARLO, 2009 *apud* SPOSITO, 2011).

Sposito e Góes (2013, p. 301) explicam que o "aparecimento de novas áreas comerciais e de serviços, com destaque para os *shopping centers*, [...] contém elementos que apontam para a fragmentação socioespacial". Buscando acrescentar elementos para a compreensão desse fato, apresentamos, também, a explicação de Sposito (2013) referente aos empreendimentos, com destaque para os *shopping centers*, que se associam às dinâmicas de policentralidade. Embora a pesquisadora priorize a sua análise a partir da segregação socioespacial, os elementos apresentados por ela também podem ser utilizados para fazer referência à fragmentação socioespacial, principalmente no que se refere ao deslocamento de consumidores do centro para a realização do consumo nesses empreendimentos:

Esses empreendimentos geram segmentação e seletividade socioespaciais, e, alguns casos chegando a ser uma das condicionantes de processos de segregação socioespaciais, porque reforçam ou radicalizam as lógicas de separação social do uso residencial do espaço urbano. Eles são produzidos para atender certos estratos sociais, conforme determinado padrão de consumo, e geram práticas espaciais novas. Por isso, como resultado não controlado (mas impossível de ser evitado), tanto quanto como condição, alteram o conteúdo social, econômico, político e cultural do centro tradicional. Geram o deslocamento de consumidores que, antes, frequentavam esse setor da cidade, para novos espaços mais modernos, mais bem equipados, com áreas de estacionamento, com prestígio social, garantindo-lhes certo grau de homogeneidade nos espaços de consumo, que é de matriz, sobretudo, socioeconômica, no caso brasileiro (SPOSITO, 2013, p. 76).

Para Pereira (2018, p. 420), "[...] as novas áreas de comércio e de consumo que foram produzidas [...] relativizaram o papel do centro da cidade no processo de estruturação espacial". Assim, Pereira (2018) ressalta que, a partir das falas dos 15 entrevistados em Ribeirão Preto, os quais residem em diferentes porções do espaço urbano - norte, sul, leste e oeste, além do centro da cidade -, os espaços mais mencionados para a realização das práticas espaciais de consumo e de lazer são aqueles "[...] característicos na 'sociedade burocrática de consumo dirigido' " (PEREIRA, 2018, p. 420). Desta forma, Pereira (2018), além de destacar a baixa utilização, por parte dos entrevistados, do centro principal⁷⁶ de Ribeirão Preto para as atividades relativas ao consumo de bens e serviços e aquelas ligadas ao lazer, salienta a preferência para a realização dessas atividades no Ribeirão Shopping, no Novo Shopping e nos hipermercados situados próximos a eles, destacando que esses resultados são reveladores da fragmentação socioespacial.

O processo de fragmentação socioespacial aí se manifesta enquanto uma tendência, dado que os cidadãos optam, quando podem, por ir aos espaços periféricos para realizar suas compras, diminuindo o papel do centro da cidade de maneira significativa. Combinam, em grande parte, esses espaços de grandes dimensões, com os super e hipermercados, e o comércio de bairro (PEREIRA, 2018, p. 422).

Por meio dos resultados obtidos em sua tese, Pereira (2018) defende que os espaços comerciais e as práticas espaciais de consumo são reveladores de uma nova condição urbana, característica de um urbanismo neoliberal, na qual o processo de fragmentação socioespacial se constitui numa tendência no âmbito da vida social e urbana. "O resultado é um empobrecimento

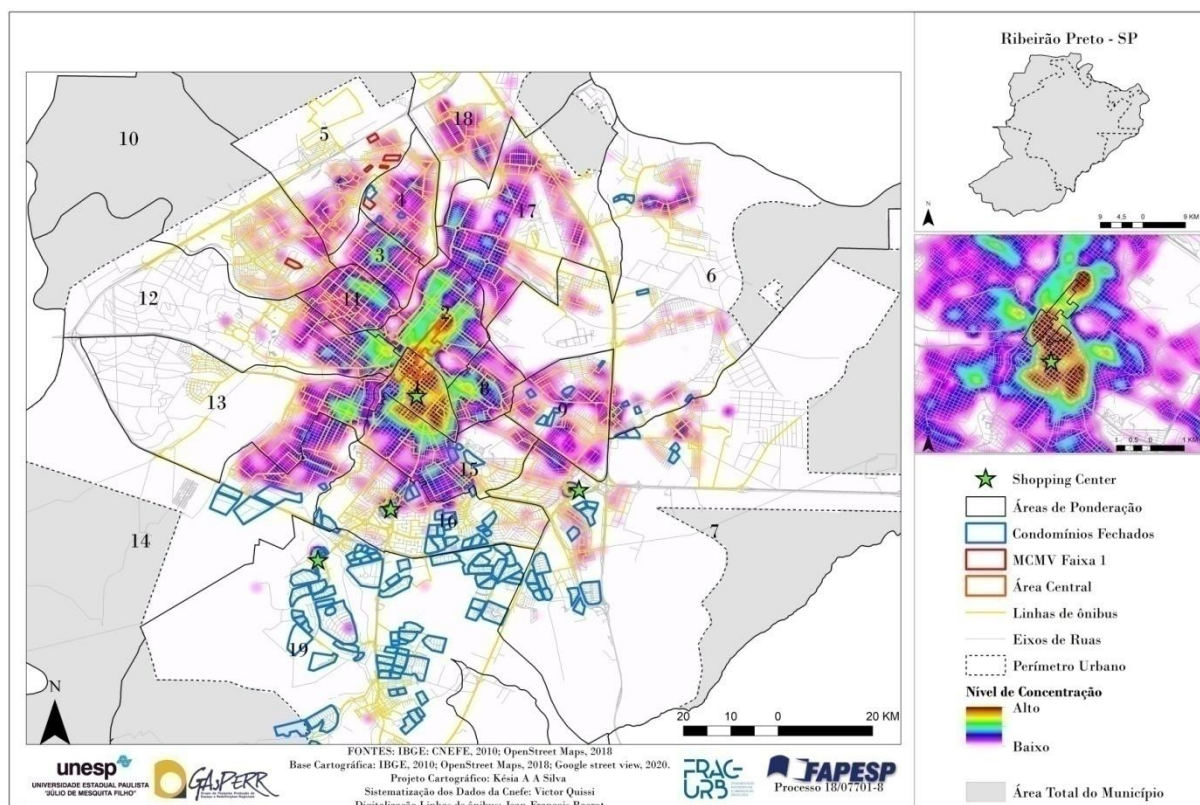
⁷⁶ É relevante destacar como a vida urbana é dinâmica e complexa e os movimentos que conferem vida às cidades, por intermédio das práticas espaciais dos cidadãos, variam consideravelmente de acordo com os estratos socioeconômicos que são privilegiados, as áreas urbanas nas quais os cidadãos residem e os modos de transporte utilizados por eles. Assim, a pesquisa de Pereira (2018) apresentou, no tocante às práticas espaciais de consumo dos seus entrevistados, resultados diferentes, quando comparados àqueles provenientes da nossa pesquisa, conforme apresentaremos na sequência. Assim, esse fato atesta que os resultados apresentados em nossa dissertação se baseiam, exclusivamente, num universo estatístico, no âmbito das entrevistas, que não é abrangente e, portanto, não devem servir à generalização.

da experiência urbana fundada na diversidade, no encontro, no espontâneo, no inesperado que é o cerne do que é a cidade em sua essência" (PEREIRA, 2018, p. 12).

Após essa discussão inicial, apresentamos, como um fechamento para esta primeira parte, o Mapa 15, que contém o nível de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços em Ribeirão Preto. Por meio de sua leitura, evidencia-se a presença elevada de estabelecimentos distribuídos pela cidade, com destaque para o alto nível de concentração nas áreas central e pericentral. Há o destaque, ainda, para a situação geográfica dos quatro *shopping centers* - Iguatemi Ribeirão Preto⁷⁷, Ribeirão Shopping, Shopping Santa Úrsula e Novo Shopping -, embora eles não tenham sido, no mapa, identificados, mas apenas situados. Demonstra-se, assim, que os cidadãos de Ribeirão Preto - e também aqueles residentes nos municípios circunvizinhos - podem usufruir de uma ampla variedade de estabelecimentos comerciais e de serviços, situados em diferentes porções da cidade, para a realização do consumo e do lazer, quando este associa-se àquele. Não obstante, grande parte dos cidadãos pertencente aos estratos socioeconômicos não privilegiados, que residem na periferia de Ribeirão Preto, encontram dificuldades para usufruir desses espaços em função de elementos diversos, numa associação, dentre outros que poderiam ser trazidos à discussão, entre situação espacial desfavorável e meios de locomoção inadequados - sobretudo a rede de transporte público -, convergindo, portanto, à mobilidade e à acessibilidade deficitárias.

⁷⁷ Em novembro de 2019, realizamos, em Ribeirão Preto, o trabalho de campo exploratório, concernente ao Projeto Temático FragUrb, em conjunto com pesquisadores e estudantes. A pesquisadora responsável por guiar um dos trabalhos de campo, Débora Prado Zamboni, Arquiteta e Urbanista, professora da Universidade Paulista (UNIP), indicou que o Iguatemi Ribeirão Preto se diferencia dos demais *shopping centers* de Ribeirão Preto, sendo o mais luxuoso e nitidamente construído visando agregar, a este espaço de consumo, a ideia de distinção social para os cidadãos da porção sul da cidade. Sposito e Góes (2019b) já haviam destacado essa lógica e explicaram que o referido *shopping center* é, de fato, direcionado para os consumidores da classe média e da elite, a partir da ideia de homogeneidade, que é nítida no âmbito dos propósitos que orientam esses empreendimentos. Assim, esse *shopping center*, revelador de policentralidade, é um forte indicador da fragmentação socioespacial e da segmentação do consumo, conforme defendido por Sposito e Góes (2019b).

Mapa 15: Ribeirão Preto. Nível de concentração de comércio e de serviços. 2010.



Obtido em: Silva, Teixeira e Sposito (2021, p. 125).

Passemos, agora, à segunda e mais importante parte deste subtópico. Segundo Pacaembu Construtora (2019b), o Cristo Redentor possui 761 lotes destinados à implementação de estabelecimentos comerciais, de serviços ou industriais, os quais possuem a partir de 240 m² de área, sendo que, em julho de 2019, mais de 600 já haviam sido comercializados. Os lotes inseridos no espaço denominado pela construtora de "Centro Comercial e Industrial Pacaembu", os quais estão delimitados na Foto 7 apresentada anteriormente, podem ser melhor visualizados na Figura 5. Na Foto 8, obtida no trabalho de campo, identificamos o *outdoor* de divulgação desse centro comercial e industrial. Além dessa área específica para as atividades comerciais e industriais, há outros lotes ao longo do conjunto habitacional, nas áreas denominadas como "mistas" - aquelas que abrigam lotes residenciais, comerciais e industriais -, conforme informações fornecidas pelos moradores e constatadas no trabalho de campo. Alguns lotes comerciais e de serviços inseridos nessas áreas mistas já estão devidamente ocupados, com os estabelecimentos em funcionamento, conforme apresentaremos no âmbito da delimitação realizada.

Figura 5: Ribeirão Preto. Área delimitada para a implementação do Centro Comercial e Industrial Pacaembu, situado no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2019.



Extraída de: Pacaembu Construtora (2019a, p. 8).

Foto 8: Ribeirão Preto. *Outdoor* de divulgação do Centro Comercial e Industrial Pacaembu. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre Antonio Abate; **Data:** março de 2020.

Identificamos que os lotes referentes ao centro comercial e industrial ainda não foram plenamente ocupados, conforme pode ser observado na Foto 9, concernente à uma das áreas referentes a ele. Além disso, identificamos que: 1) as empresas que adquiriram os lotes comerciais estão implementando *outdoors* para divulgação dos estabelecimentos que serão construídos, e a Construtora Pacaembu está utilizando os lotes vendidos para divulgar o centro comercial e industrial, conforme as Fotos 10 e 11 demonstram; 2) a estratégia adotada por alguns moradores do conjunto habitacional, exemplificada na Foto 12, ou de moradores residentes nos bairros próximos a ele, refere-se à compra dos lotes comerciais e à implementação de *containers* para o oferecimento dos bens ou a prestação dos serviços, os quais possuem praticidade para a implementação e custo reduzido para adquiri-los, conforme dois proprietários informaram durante as entrevistas informais.

Foto 9: Ribeirão Preto. Área do Centro Comercial e Industrial Pacaembu atualmente desocupada. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre Antonio Abate; **Data:** março de 2020.

Foto 10: Ribeirão Preto. *Outdoor* de divulgação da Pacaembu Construtora, mediante a informação do lote adquirido pelo Supermercado Savegnago. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre Antonio Abate; **Data:** março de 2020.

Foto 11: Ribeirão Preto. *Outdoor* de divulgação da área comercial adquirida pelo Supermercado JDS. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre Antonio Abate; **Data:** março de 2020.

Foto 12: Ribeirão Preto. mercearia "Empório Casa Nova", implementada em *container*. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo; **Foto:** Alexandre Antonio Abate; **Data:** março de 2020.

O Quadro 8 contém os estabelecimentos comerciais, de serviços e o misto, identificados na delimitação realizada a partir do trabalho de campo e dos dados obtidos mediante a utilização dos estabelecimentos comerciais e de serviços cadastrados no *Google Maps*. Ao todo, identificamos 96 estabelecimentos, sendo 70 comerciais, 25 de serviços e apenas um inserido na modalidade misto, ou seja, oferecendo bens e serviços. Constatamos que a maioria dos estabelecimentos delimitados é informal e a venda ou a prestação dos serviços ocorrem nas residências dos cidadãos. Partindo da inexistência de um banco de dados referente à informalidade ou à regularidade dos estabelecimentos presentes no conjunto habitacional, adotamos o princípio de que os estabelecimentos comerciais e de serviços implementados nas residências são informais. Embora discutir a economia informal não seja uma das temáticas prioritizadas na nossa pesquisa, é importante destacar que, para a adoção dessa classificação, amparamo-nos das ideias de Pamplona e Romeiro (2002), para os quais há uma grande complexidade na natureza do setor informal (ou atividade econômica informal), o que reflete em uma controvérsia a respeito do entendimento desse conceito. Destacamos duas formas de compreensão, assim como uma breve análise apresentada pelos autores, com base em inspiração na perspectiva de De Soto (1987):

Uma delas identifica o setor como um conjunto de atividades produtivas realizadas fora da lei (critério da ilegalidade). Para De Soto (1987), principal representante de matiz neoliberal da "abordagem legalista do setor informal", a economia informal, também chamada neste enfoque de economia subterrânea, seria um conjunto de atividades econômicas não-registradas, não-declaradas ao Estado, extralegis, porém socialmente lícitas. Neste conceito não são considerados fatores de natureza tecnológica, nem tamanho das unidades produtivas, nem interações com os mercados. **A outra forma básica de conceituar o setor informal o considera como o conjunto de unidades de produção não tipicamente capitalistas (critério da forma de organização da produção)** [...]. Para nós, a forma de organizar a produção define o setor informal. Sendo assim, **são informais os trabalhadores das unidades de produção não tipicamente capitalistas no interior do capitalismo.** O conjunto destas unidades de produção compõe a economia informal. Nelas, há uma separação reduzida ou nenhuma separação entre trabalho e propriedade dos meios de produção (o proprietário trabalha diretamente na produção com a ajuda freqüente de familiares e, em alguns casos, com poucos assalariados). O trabalho assalariado não constitui a base do funcionamento dessas unidades. As unidades produtivas informais não são plenamente capitalistas também porque a taxa de lucro não é a variável-chave de seu funcionamento e sim o rendimento total de seu dono. **A prioridade é a manutenção da família, e só depois vem a manutenção do negócio ou a preocupação com "retornos de investimento". O principal objetivo dessas unidades é criar emprego e renda para os envolvidos.** Via de regra, não há acumulação. Quando isto ocorre, ela pode deixar de ser informal (PAMPLONA; ROMEIRO, 2002, p. 16 e 17, *grifos nossos*).

Quadro 8: Ribeirão Preto. Estabelecimentos comerciais, de serviços e misto identificados no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.

Nome do estabelecimento	Descrição da atividade	Modalidade
Rosa Salgados	Venda de salgados	Estabelecimento Comercial
Casa Linda	Materiais para construção	Estabelecimento Comercial
Sorveteria Cristo Redentor	Venda de sorvetes	Estabelecimento Comercial
Tropimix	Venda de sorvetes	Estabelecimento Comercial
Copagaz	Venda de botijão de gás	Estabelecimento Comercial
ADS	Depósito de bebidas	Estabelecimento Comercial
Empório Casa Nova	Mercearia	Estabelecimento Comercial
Dula Lanches	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Construtrio	Materiais para construção	Estabelecimento Comercial
Belaca	Venda de mármore	Estabelecimento Comercial
AFO	Materiais para construção	Estabelecimento Comercial
DSG Farma	Farmácia	Estabelecimento Comercial

Espetinho do Val	Venda de espetinhos	Estabelecimento Comercial
Bar do Maranhão	Bar	Estabelecimento Comercial
<i>Strett</i> Bel Spetaria	Venda de espetinhos	Estabelecimento Comercial
Bolos Lili Saburi	Venda de bolos	Estabelecimento Comercial
Mini mercearia do Ismael	Mercearia	Estabelecimento Comercial
Calhas e condutores Sérgio	Materiais para construção	Estabelecimento Comercial
Sam's <i>Burger</i>	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Pimenta's Lanches e <i>Dog</i>	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Sorvetes Skimo	Venda de sorvetes	Estabelecimento Comercial
Bazar da Ita	Bazar	Estabelecimento Comercial
Senhor Lanche e Pizzaria	Venda de lanches e de pizzas	Estabelecimento Comercial
Bar do Tchê	Bar	Estabelecimento Comercial
Casa Nova Bolos Caseiros	Venda de bolos	Estabelecimento Comercial
Evs <i>Fit Life Herbalife</i> RP	Venda de produtos <i>Herbalife</i>	Estabelecimento Comercial
Frango Assado & Espetinhos Pimentel	Venda de frango assado e de espetinhos	Estabelecimento Comercial
Bar e Mercearia Elaine	Bar e Mercearia	Estabelecimento Comercial
J&N Espetos e Porções	Venda de espetinhos e de porções	Estabelecimento Comercial
Sr. Frango	Venda de frango assado	Estabelecimento Comercial
Rafa Espetos e Conveniência	Conveniência	Estabelecimento Comercial
Pinguim Bebidas	Depósito de bebidas	Estabelecimento Comercial
Conveniência do Shrek	Conveniência	Estabelecimento Comercial
<i>Dry</i> Modas	Loja de roupas	Estabelecimento Comercial
Chapolin Lanches	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Sol Cantinho do Sabor	Venda de bolos	Estabelecimento Comercial
<i>Cat</i>	Loja de artigos domésticos	Estabelecimento Comercial
Empório Família	Mercearia	Estabelecimento Comercial
Espaço <i>Green</i>	Venda de verduras	Estabelecimento Comercial
Afro Chic	Venda de brincos e acessórios	Estabelecimento Comercial
Ateliê da Lê	Loja de roupas	Estabelecimento Comercial
Ateliê da Fran	Papelaria	Estabelecimento Comercial

Chris Bolos	Venda de bolos	Estabelecimento Comercial
JB Frango Assado	Venda de frango assado	Estabelecimento Comercial
WRA Bebidas	Armazém de bebidas	Estabelecimento Comercial
Boteco do Tião	Bar	Estabelecimento Comercial
GIPARK	Loja de camisetas personalizadas	Estabelecimento Comercial
Varejão Portal Hortifruti	Hortifruti e Padaria	Estabelecimento Comercial
Casa da Pizza	Venda de pizzas	Estabelecimento Comercial
Chapa Quente	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Eldi	Supermercado	Estabelecimento Comercial
Armazém Aurora	Armazém	Estabelecimento Comercial
GMA Presentes	Loja de eletrônicos e de utensílios diversos	Estabelecimento Comercial
Kadu Espetos	Venda de espetinhos	Estabelecimento Comercial
Padokinha do Nei	Padaria	Estabelecimento Comercial
Tua Casa Expô	Materiais para construção e itens para decoração	Estabelecimento Comercial
<i>Point Mix</i> Açaí	Venda de açaí	Estabelecimento Comercial
Santana Lanches	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Bar do Buda	Bar	Estabelecimento Comercial
UFC <i>Hot Dog Burger</i>	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Toca do Léo	Mercearia	Estabelecimento Comercial
Lu Pipas	Venda de pipas	Estabelecimento Comercial
F&T Lanches	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Empório Cristo Redentor	Mercado	Estabelecimento Comercial
Jabalaba <i>Burger e Hot Dog</i>	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Altas Horas <i>Burger</i>	Venda de lanches	Estabelecimento Comercial
Pasteis Douradinhos	Venda de pastéis	Estabelecimento Comercial
Sem identificação	Venda de marmitas	Estabelecimento Comercial
Sem identificação	Venda de ovos de páscoa	Estabelecimento Comercial
Sem identificação	Bar	Estabelecimento Comercial
Vinícius	Cabeleireiro	Estabelecimento de Serviço

Sil Bronze	Salão de Bronzeamento	Estabelecimento de Serviço
Jair <i>Cell</i>	Assistência técnica e manutenção de celulares	Estabelecimento de Serviço
Bronze <i>Star</i>	Salão de Bronzeamento	Estabelecimento de Serviço
Espaço Fran	Cabeleireira	Estabelecimento de Serviço
GVK	Funilaria e Pintura	Estabelecimento de Serviço
Ionne Cabeleireira	Cabeleireira	Estabelecimento de Serviço
HNA	Borracharia	Estabelecimento de Serviço
Thalita Designer	Salão de beleza	Estabelecimento de Serviço
Eliza Quintan	Salão de beleza	Estabelecimento de Serviço
Fernando Alves	Manutenção de ar condicionado	Estabelecimento de Serviço
Dalva Oliveira	Costureira	Estabelecimento de Serviço
Borracharia Figueiredo	Borracharia	Estabelecimento de Serviço
Estúdio <i>Big Monster</i> Produções	Estúdio de gravação	Estabelecimento de Serviço
Sabrina Bronze	Salão de Bronzeamento	Estabelecimento de Serviço
Rafael	Cabeleireiro	Estabelecimento de Serviço
Costurar é uma arte	Costureira	Estabelecimento de Serviço
Danilo	Mecânica	Estabelecimento de Serviço
Vanda Morais	Costureira	Estabelecimento de Serviço
Carol Maglia	Salão de beleza	Estabelecimento de Serviço
<i>Mak tub Hair</i>	Cabeleireiro	Estabelecimento de Serviço
Espaço Néia <i>Hair</i>	Salão de beleza	Estabelecimento de Serviço
Riber web	Agência digital e criação de sites	Estabelecimento de Serviço
RCC Soluções Ambientais LTDA	Locação de caçambas/coleta e transporte de resíduos da construção civil por caminhão	Estabelecimento de Serviço
Eliza unhas <i>nails style</i>	Manicure e Pedicure	Estabelecimento de Serviço
LS Segurança Eletrônica	Venda, instalação e manutenção de itens de segurança	Estabelecimento Misto

Fontes: Trabalho de Campo e *Google Maps*. **Organização e Elaboração:** Alexandre A. Abate (2020).

À título de ilustração dos resultados obtidos, apresentamos as Fotos de 13 a 15, referentes a estabelecimentos comerciais formais, implementados em lotes comerciais e de serviços, e as Fotos de 16 a 18, concernentes a estabelecimentos informais, cuja venda de bens ou prestação dos serviços ocorrem nas residências dos cidadãos.

Foto 13: Ribeirão Preto. Construtorio - Materiais para construção. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

Foto 14: Ribeirão Preto. DSG Farma - Farmácia. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

Foto 15: Ribeirão Preto. Copagaz - Venda de botijão de gás. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

Foto 16: Ribeirão Preto. GVK - Funilaria e Pintura. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

Foto 17: Ribeirão Preto. Bronze *Star* - Salão de Bronzeamento. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

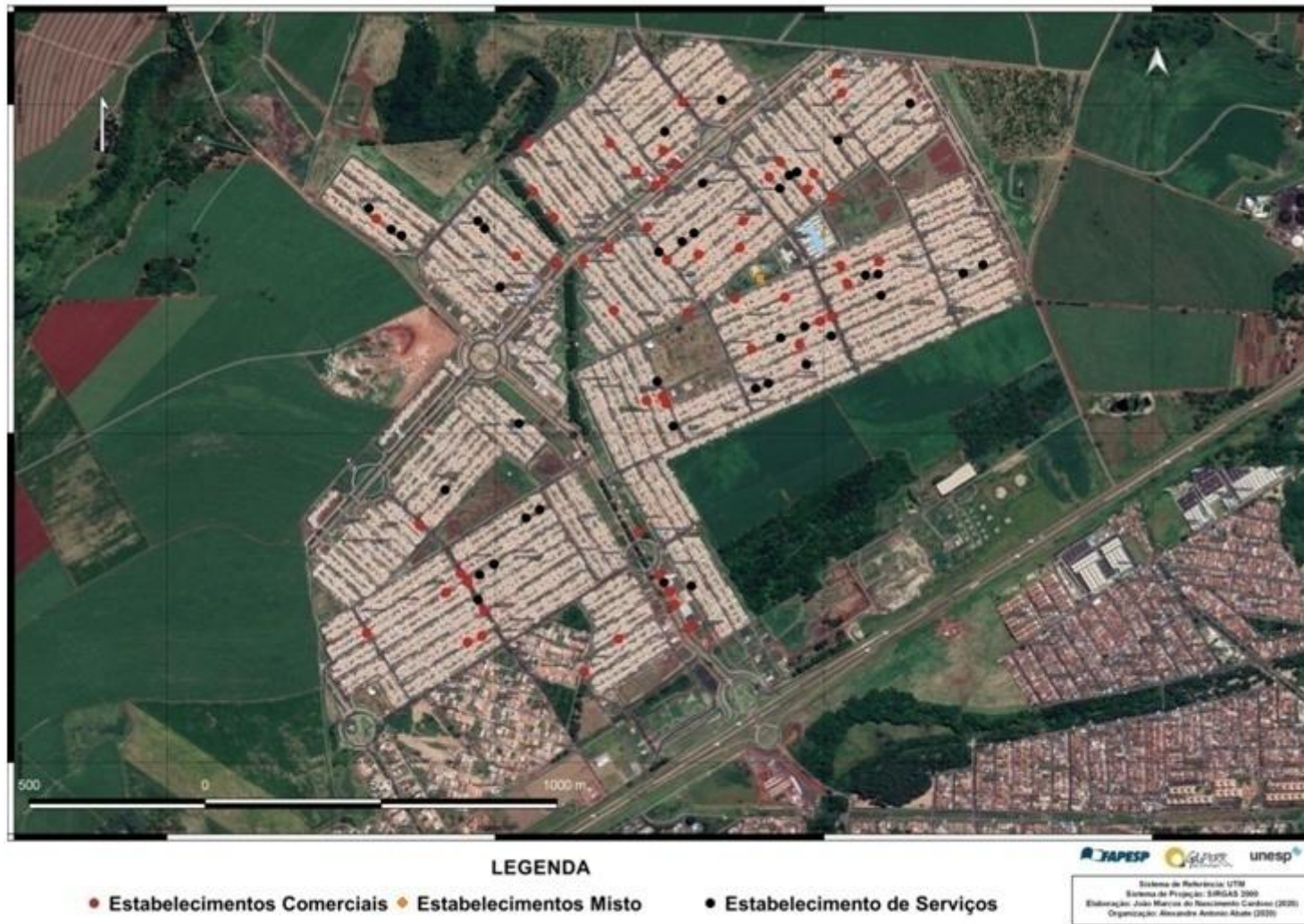
Foto 18: Ribeirão Preto. Vinicius - Cabeleireiro. 2020.



Fonte: Trabalho de Campo. **Foto:** Alexandre Antonio Abate. **Data:** março de 2020.

O Mapa 16 contém a delimitação de todos os 96 estabelecimentos comerciais, de serviços e misto que foram identificados. Eles estão amplamente distribuídos pela totalidade da área referente ao Cristo Redentor, havendo nas porções norte, nordeste e leste maior concentração de estabelecimentos.

Mapa 16: Ribeirão Preto. Estabelecimentos comerciais, de serviços e misto identificados no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.



Fontes principais: Trabalho de campo e *Google Maps* (2020). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Marcos do Nascimento Cardoso (2020).

A visão dos cidadãos no tocante às práticas espaciais de consumo e às necessidades que poderiam existir no conjunto habitacional, em termos de estabelecimentos comerciais e de serviços, foi obtida, de maneira mais direcionada, nas entrevistas *online*, conforme discutiremos no próximo tópico. Todavia, obtivemos depoimentos informais⁷⁸ de alguns cidadãos, durante a realização do trabalho de campo, os quais foram importantes para iniciar a compreensão de aspectos pertinentes e, por isso, optamos por discuti-los aqui. Fernanda, ao analisar o oferecimento de bens e de serviços no Cristo Redentor, afirma que os estabelecimentos comerciais e de serviços são insuficientes para atender às necessidades da população, sendo necessário o deslocamento para a realização do consumo em outros bairros ou no centro principal de Ribeirão Preto.

Fernanda: Então, o bairro aqui ainda é muito novo, não é? Está tudo começando ainda, então o que a gente tem de comércio mesmo são aquelas pessoas que vendem algumas coisas nas casas mesmo. Acaba ajudando a gente nos momentos em que faltam as coisas, **mas não é o bastante, então a gente precisa comprar em outros lugares, como no Parque das Oliveiras, que fica aqui bem perto, ou no centro mesmo.** Aqui, até tem algum mercadinho e tal. **Tem o mercado Eldi, por exemplo, mas ele cobra muito caro nas coisas, então compensa pagar passagem de ônibus e comprar no centro da cidade mesmo [...].** Igual a gente fala, aqui tem muita gente que não tem condições, que saiu do aluguel, entendeu? Então eu penso assim, a gente não pode colocar os preços lá em cima [...]. Aqui, falaram que iriam colocar algumas coisas... Alguns falam que vai ser logo, outros falam que vai demorar. Tem o Savegnago [supermercado], que parece que vão colocar. Ali no início, bem no começo do bairro, perto do Cristo, tem o Parque das Oliveiras. Ali vai ter um mercado chamado Copercana. Ele iria ser aqui, mas aí eles decidiram entre eles [proprietários do Copercana e do Savegnago] que o Savegnago iria ficar aqui e o Copercana lá. Mas assim... As coisas deles [mercado Copercana] são coisas assim... De qualidade, entende? Então acabam sendo mais caras e para quem tem mais condições... Não seriam coisas para o público daqui (*grifos nossos*).

Heitor é morador do conjunto habitacional e adquiriu recentemente um lote comercial, em frente à sua casa, e implementou uma mercearia - Empório Casa Nova -, cuja foto apresentamos anteriormente. Ele também informou que faltam muitos estabelecimentos comerciais e de serviços no conjunto habitacional e, por ele ser comerciante, muitas pessoas perguntam para ele quando novos estabelecimentos serão implementados. Ademais, ressaltou que a carência de estabelecimentos comerciais é suprida mediante as práticas de consumo no centro principal de Ribeirão Preto e no bairro Planalto Verde, situado próximo ao Cristo Redentor.

⁷⁸ Esses depoimentos foram obtidos por meio de entrevistas exploratórias, não planejadas, mas que foram oportunas para captar opiniões, informações etc. Os cidadãos que forneceram as entrevistas exploratórias estão identificados a partir da utilização de pseudônimos.

Heitor: Como aqui é comércio, então eles perguntam se a gente não sabe se vai abrir as coisas no bairro, como academia e tal...

Entrevistador: Conversei com uma moradora e ela disse que aqui faltam muitas coisas também. Ela disse que tem alguns mercados, como o Eldi, mas reclamou dos preços cobrados...

Heitor: É um absurdo mesmo... **O pessoal acaba preferindo pegar o ônibus e ir para o centro ou nos mercados próximos para comprar.** Tem o Savegnago que vai abrir e tem outro mercadinho que vai abrir, perto da Farmácia, não sei se você passou lá... Acho que chama JDS. Tem a placa lá falando que vai abrir. É um mercadinho pequeno também, acho que tem uma loja dele aqui em Ribeirão. Ele é daqui mesmo e vai abrir outro aqui. Tem um Savegnago lá no Planalto Verde, outro bairro, e algumas pessoas acabam comprando lá também (*grifo nosso*).

Complementando os depoimentos de Fernanda e de Heitor, apresentamos alguns comentários obtidos na página do *Facebook* que privilegiamos para a realização da Netnografia.⁷⁹ Em maio de 2020, a Associação de Moradores da nossa área de estudo realizou uma postagem incentivando os cidadãos a consumirem nos estabelecimentos comerciais do conjunto habitacional e optou por divulgar, nessa postagem, o supermercado Eldi, mencionado pela Fernanda. Nos comentários dessa publicação, vários moradores queixaram-se dos preços das mercadorias desse supermercado, havendo, ainda, o destaque, por parte de alguns cidadãos, para a baixa qualidade no atendimento e a necessidade, devido aos preços abusivos, de utilizar o transporte público e realizar as compras em outras áreas da cidade. Vejamos, a seguir, os depoimentos deles:

Thiago: Eu concordo com o apoio, mas esse estabelecimento [supermercado Eldi] "judia" demais das pessoas! Preços são muito altos e o atendimento do açougue não é bom!;

Letícia: Compensa mais pegar um ônibus e sair do bairro para comprar! Preços muito acima da média... Dois preços para produtos de geladeira para enganar o consumidor... Dinheiro "não dá" em árvore!;

Luciana: O atendimento é bom, porém, os preços são abusivos mesmo;

Flávia: Concordo que temos que apoiar, mas os preços são abusivos;

Helena: Devemos apoiar, mas esse supermercado Eldi está abusando dos preços e não podemos aceitar isso [...];

Gustavo: É simples, gente. É só não comprar lá. **Eu só compro lá se eu não conseguir sair do bairro.**

(Comentários realizados em março de 2020 numa publicação da Associação de Moradores; *grifos nossos*).

⁷⁹ Embora, na parte três desta dissertação, tenhamos apresentado a forma de condução da pesquisa netnográfica e as análises provenientes dos resultados obtidos, optamos por inserir esses resultados aqui em função da temática ora discutida.

Finalizando esta seção, enfatizamos que, por meio da delimitação das áreas comerciais e de serviços, podemos afirmar que, no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", além da venda dos bens e da prestação dos serviços serem realizadas, majoritariamente, nos lotes residenciais, constituindo, portanto, práticas informais, predomina, nele, o comércio de vizinhança, ou seja, os estabelecimentos atendem apenas demandas cotidianas locais e essa modalidade de comércio tem força reduzida para atrair consumidores de outros bairros. Ademais, visões importantes foram obtidas nas entrevistas informais e preliminares realizadas, assim como por meio da Netnografia:

1) o Cristo Redentor apresenta uma limitação significativa em termos de estabelecimentos comerciais e de serviços, os quais são insuficientes para atender às necessidades de consumo da população;

2) partindo dessa carência da nossa área de estudo, os deslocamentos para a realização do consumo são necessários, o que reforça a necessidade e a relevância da nossa pesquisa sobre mobilidade e acessibilidade urbanas;

3) além da carência de estabelecimentos comerciais, os preços abusivos cobrados pelos existentes, conforme os depoimentos obtidos nas entrevistas exploratórias e a partir da realização do procedimento de pesquisa netnográfico, são relevantes para que os deslocamentos visando às práticas espaciais de consumo sejam realizados, reforçando, portanto, a importância da mobilidade e da acessibilidade urbanas adequadas para os cidadãos residentes em nossa área de estudo.

10. Práticas espaciais de consumo dos entrevistados: ora segmentadas, ora distribuídas

Até aqui, as dimensões empíricas privilegiadas em nossa investigação, inclusive a do consumo, foram analisadas em conjunto com a principal - a mobilidade urbana -, e elas revelaram as diferentes facetas que os movimentos cotidianos dos cidadãos podem fornecer para a compreensão das dinâmicas, dos fenômenos e dos processos que se estabelecem no espaço urbano. Agora, o nosso objetivo é analisar, circunstanciadamente, o consumo de bens e de serviços dos entrevistados e as práticas espaciais que permitem a sua realização, sendo importante, também, fazer menção às associações com a mobilidade e a acessibilidade urbanas que também serão tecidas aqui, haja vista que as dimensões empíricas não devem ser trabalhadas isoladamente, isto é, a integralidade da vida urbana é sempre compreendida mediante conexões e superposições. A vida urbana é, pois, complexa e dinâmica.

Iniciaremos a nossa análise discutindo o consumo de bens dos nossos entrevistados. Miguel destacou que, numa semana normal, frequenta o supermercado, geralmente, duas vezes, sendo que sempre compra no supermercado situado no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", pois, segundo ele, o aumento dos preços dos produtos alimentícios ocorre de forma generalizada em todos os supermercados da cidade, então, para ele, é mais vantajoso comprar no estabelecimento do conjunto habitacional. Miguel ressaltou ainda um importante aspecto que, para ele, propicia que o seu consumo de alimentos seja segmentado, isto é, realizado numa única porção da cidade: os gastos com deslocamento.

Miguel: Aqui tem um mercado chamado Eldi e é um mercado que já tem uma estrutura formada. É um mercado que atende bem na questão de preços. Geralmente eu que faço compras aqui em casa, então já sei toda a questão de "valores". As pessoas falam assim: "ah, o mercado X é mais caro do que o mercado Y". Os mercados utilizam a mesma técnica, mas mudam geralmente os produtos. Um exemplo: o mercado A subiu o preço e colocou a cerveja Skol a R\$ 2,00, mas o mercado B não quer colocar a Skol... Ele colocou a Brahma a R\$ 2,00. Então, o "cara" fala assim: "eu tomo Skol, então vou lá no mercado B". Entendeu? Só que outros produtos acabam generalizando em relação a "valores". Eu acho que hoje todo mundo sentiu no bolso a diferença de preços, principalmente de alimentos... As altas que tivemos, não é? **Então, para mim, se eu vou sair do bairro para ir ao mercado mais próximo daqui, tirando esse aqui do bairro, o que eu vou gastar com transporte ou com combustível, para quem tem carro, acaba não pensando, sendo que eu tenho um mercado a três quadras da minha casa (grifo nosso).**

O consumo da Rafaela, numa semana, também é baseado na compra de alimentos. Contudo, ela ressaltou a compra de roupas e de sapatos - geralmente pela internet -, além da compra de combustível, pois utiliza, diariamente, o automóvel. Assim como Miguel, também realiza as compras de alimentos no supermercado do conjunto habitacional, situado muito próximo à sua residência, porém, para as compras maiores, frequenta supermercados situados em outras porções da cidade:

Rafaela: Bom, eu consumo mais, numa semana, alimentos. Em primeiro lugar, alimentos. Depois roupas, calçados... Eu faço muito uso da internet para isso. Então, em primeiro lugar fica o alimento... Em segundo, combustível. Então, eu tenho mercado na esquina da minha casa, então tudo que eu preciso para agora eu vou lá e compro, mas para uma compra maior, eu preciso me deslocar. Nesse caso, eu prefiro ir fazer a compra num mercado maior que nós não temos aqui ainda, então me desloco para outro bairro. No caso de combustível, nós não temos um posto de combustível aqui, então me desloco para outro bairro. Se eu ficar sem combustível aqui, eu estou "lascada", porque aqui não tem posto de combustível. Isso é uma falta muito grande, então tenho que me deslocar para combustível também. Aí, para combustível, uma vez na semana. Para compras grandes de comida, uma ou duas vezes ao mês.

Dessa forma, segundo Rafaela, embora ela compre alimentos no conjunto habitacional, ele ainda não consegue suprir a totalidade das suas necessidades, sendo os deslocamentos para o consumo sempre necessários. Assim como os outros entrevistados, Rafaela destacou a relevância do centro principal, no qual compra uma variedade grande de itens, exceto alimentos: "Eu gosto muito do centro. Acho que a área principal que eu vou é o centro". Concernente à compra de alimentos, Rafaela explicou onde adquire e os motivos que orientam as suas escolhas. Além disso, utilizou o conceito de mobilidade – embora, importante frisar, desloque-se sempre por automóvel – para justificar porquê não frequenta outras áreas da cidade, para além daquelas que mencionou, para a realização das compras. Assim, a fala de Rafaela representa mais um exemplo nítido de que a mobilidade de que o cidadão dispõe, associada ao nível de acessibilidade que as diferentes áreas urbanas oferecem, pode representar empecilhos à vivência urbana, mesmo àqueles que possuem automóvel e que, em hipótese, teriam graus de mobilidade e de acessibilidade superiores. Conforme já havíamos destacado anteriormente, Rafaela explicou que os gastos com combustível, os tempos longos para realização dos trajetos e a distância acentuada do conjunto habitacional aos equipamentos urbanos e às áreas comerciais restringem os seus deslocamentos para o lazer. Compreendemos, então, que esses mesmos argumentos auxiliam na compreensão de as suas práticas espaciais de consumo serem, também, limitadas.

Rafaela: O supermercado que eu frequento fica no Planalto Verde. É o Savegnago de lá. Nós também vamos ter Savegnago aqui, mas não tem ainda previsão. No centro eu não compro em supermercado. Eu compro no Savegnago, porque tenho mais opções lá e melhores preços. Como ele é maior, uma rede maior, então nós temos mais opções de produtos e melhores preços.... Preços menores, vamos dizer assim, porque aqui, em supermercado de bairro, a gente sabe como é... Tudo é mais caro. Então, para uma compra maior, eu prefiro ir ao Savegnago. Aqui, eu deixo para comprar algo emergencial mesmo. Algo que falta. **Não compro em outras áreas da cidade por causa da mobilidade... Aí a gente chegou no ponto. Então, é pelo acesso mesmo. Eu tenho acesso muito rápido ao Savegnago do Planalto Verde. Em cinco minutos de carro eu estou lá. Eu vou pela pista e tal, então estamos muito próximos a ele (grifo nosso).**

Elisabete também destacou o consumo de alimentos, que realiza semanalmente, e a compra de fraldas para o seu filho. Ao contrário de Miguel e de Rafaela, ela nunca utiliza o supermercado do conjunto habitacional para a compra de alimentos, deslocando-se, para essa finalidade, para a Avenida Dom Pedro, no bairro Alto do Ipiranga, situada na porção norte de Ribeirão Preto, para comprar no Supermercado Savegnago ou no Supermercado Jaú Serve. Conforme já havíamos destacado anteriormente, em outra parte desta dissertação, também realiza

compras diversas no centro principal, devido ao fato de que, diariamente, utiliza, para ir e para voltar do trabalho, o itinerário que conduz ao e se origina do centro. Atinente às fraldas para o seu filho, sempre realiza as compras na farmácia situada no conjunto habitacional.

Elisabete: Ah, compro na farmácia daqui pela comodidade: eu peço e eles trazem. Não preciso me deslocar e não tem custo. Não compro nos mercados do bairro, porque são mercados pequenos e os preços são excessivos, então eu prefiro comprar nesses dois mercados, porque neles os preços são mais ou menos iguais e a qualidade dos produtos é melhor também. Neles têm tudo que eu preciso.

A compra de alimentos também orienta as práticas espaciais semanais de consumo da Patrícia. "Olha, com o preço das coisas agora, normalmente, eu faço duas vezes na semana e compro alguma carne e alguma coisa que já 'dá' para a semana, sabe? Às vezes, vou só uma vez na semana, compro o que tenho que comprar para 'dar' para a semana ou até para o mês". Para as suas compras semanais, segundo ela, o conjunto habitacional não atende às suas necessidades e, portanto, ela sempre se desloca para outras áreas da cidade, geralmente para um bairro próximo ao Cristo Redentor, mas quando necessário, para o centro principal: "Então, normalmente eu me desloco bastante para o bairro próximo daqui, que é o Portal do Alto, onde eu consigo comprar algumas coisas lá... Na verdade, todas as coisas que eu preciso, eu me desloco para o outro bairro", sendo que a entrevistada revelou que opta pela compra no Supermercado Atacadão ou no Savegnago. "Eu não compro aqui no bairro, porque os produtos são muito caros e em outros lugares estão mais baratos e a qualidade é melhor", completou Patrícia.

Embora Miguel tenha mencionado que as suas compras semanais de alimentos sempre são feitas na área comercial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", para a compra de outros bens, como roupas, ele frequenta o centro principal de Ribeirão Preto, o Ribeirão Shopping e o Novo Shopping. Destacou, ainda, as compras que realiza pela internet devido aos preços serem menores, quando comparados àqueles dos estabelecimentos físicos.

Miguel: É necessário se deslocar. Hoje, com certeza, a gente utiliza muito a internet. Por exemplo, se você quiser comprar um eletrodoméstico, você acaba comprando pela internet, que é muito mais vantajoso. Óbvio que você não está vendo o produto de perto, mas acaba sendo mais vantajoso por causa dos preços, não é? Você vai praticar uma compra pessoalmente na loja, sendo que aquela mesma loja vende o mesmo produto na internet com uma diferença grande... Fazendo um cálculo de cabeça aqui, não vou conseguir falar exatamente, mas acredito que a diferença é de quase 10% do 'valor'. Aqui no meu bairro, tem as lojas... Às vezes, a pessoa tem um comércio de roupa e tal, mas, às vezes, eu gosto de um tipo diferente e eu preciso chegar até o centro ou até a algum *shopping*, então é necessário que eu faça esse deslocamento [...]. Então, mercado eu utilizo o do bairro... Estou praticando as minhas compras

de mercado aqui no bairro. Roupas, geralmente, no centro ou em algum *shopping*. A gente gosta muito do Ribeirão Shopping e do Novo Shopping.

Elisabete também destacou que realiza, periodicamente, compras pela internet por também ser artesã: "[...] as compras, no meu caso, que mais faço pela internet são de materiais de trabalho: barbantes, linhas, agulhas... Esse tipo de coisa". Patrícia também destacou essa modalidade de compra *online*, sobretudo no período atual no qual as práticas espaciais estão restritas: "Meu marido compra bastante pelo Mercado Livre pelo fato de, às vezes, estar mais barato, e a gente pede lanche também... Alguma coisa para comer pelo *WhatsApp* pela comodidade de trazer em casa, não é?". A seguir, destacamos, ainda, um trecho do depoimento de Rafaela, a qual comunga dessa prática que caracteriza o consumo contemporâneo de nossos tempos:

Rafaela: Eu compro tudo que você imaginar... No *ifood* eu compro bastante. Na verdade, eu acho que sou muito consumista na questão de roupas, sapatos, essas coisas... Para mim, para minha filha. Então é por lá [pela internet] que eu compro. Então, compro na internet pela facilidade, pela acessibilidade. Você pede e daqui a pouco chega na sua casa... Entendeu? Então você tem essa facilidade. Você tem essa opção de escolha. Você não precisa se deslocar... Você não gasta gasolina, tempo... Uma série de coisas, não é? Ah, eu comprei o celular recentemente pela internet, por exemplo.

Na abordagem referente ao consumo de serviços, Miguel optou por descrever o consumo da sua esposa, conforme trecho a seguir. Nesse caso, explicou que ela sempre utiliza os serviços prestados pelos profissionais que residem no conjunto habitacional. Em casos excepcionais, como para uma urgência médica, o deslocamento é sempre necessário, sendo que a sua primeira opção é o deslocamento para a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Norte, situada no bairro Adelino Simino, próximo ao Cristo Redentor, e que oferece atendimento 24 horas. Considerando essa modalidade de consumo, Patrícia, ao pensar sobre o período próximo à realização da entrevista, explicou que ele é insignificante perante o seu consumo de bens. Não obstante, destacou que, recentemente, contratou um pedreiro para finalizar uma obra em sua residência. No que se refere à escolha espacial para a obtenção dos serviços, disse que ela é variável, porém, às vezes, opta pelos serviços que são oferecidos pelos cidadãos que vivem no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

Miguel: A minha esposa utiliza alguns serviços, sim. Como eu te falei, hoje, aqui no bairro, nós temos muitos profissionais. Quando você "joga" no grupo do bairro que você precisa de uma manicure, aparecem muitas. A minha esposa prefere ser atendida em domicílio para tudo, seja por parte de manicure e para outras coisas. Recentemente, ela marcou com cabeleireiro e ele vai vir até a

nossa residência. Então seriam mais esses serviços. Médico é difícil, a não ser quando alguém esteja "passando" mal, numa situação mais grave, mas graças a Deus não estamos procurando médico, não. Dentista nós temos aqui. Temos o posto de saúde que, inclusive, é muito bom. Ele é omissos pelo período de atendimento, porque hoje o posto de saúde atende só entre 7h e 13h. São reivindicações que a associação vem fazendo e buscando as melhorias. Por exemplo, para um serviço de urgência, nós temos que deslocar até a UPA Norte, que eu acredito que esteja à distância de 8 ou 9 km;

Patrícia: A única coisa que a gente fez aqui foi acabar de fazer o nosso muro, então foi pedreiro. Então, a gente até tentou procurar do bairro [pedreiro], mas não deu muito certo, aí a gente encontrou um amigo do meu marido, que ele faz esse serviço, e a gente fez com ele, mas ele não é daqui do bairro. Ele é de um bairro vizinho.

Assim como Miguel e Patrícia, o consumo de serviços de Elisabete não é muito significativo. Segundo ela, "[...] 'faço' a sobrancelha, mas a moça que 'faz', 'faz' em casa, e eu vou à manicure, mas é próximo de casa". Pensando nos serviços que Elisabete, rotineiramente, precisa, ela considera que o Cristo Redentor atende satisfatoriamente às suas necessidades, embora, assim como Miguel, tenha revelado a necessidade de que o atendimento do posto de saúde do conjunto habitacional seja ampliado: "Temos um posto de saúde que funciona apenas meio período: de 7h às 13h. Quando precisa de uma emergência, a gente tem uma UPA aqui próxima... Próxima assim, acho que 'dá' uns 4km, mais ou menos, e aí a gente se desloca até lá".

O consumo de serviços de Rafaela é o mais diversificado dentre todos os entrevistados. Ela utiliza alguns serviços oferecidos pelos profissionais que residem no conjunto habitacional, porém também frequenta outros estabelecimentos situados na porção norte de Ribeirão Preto e, às vezes, outros situados no centro principal. Vejamos, a seguir, os serviços rotineiros que ela sempre consome, assim como as suas justificativas quanto às escolhas espaciais. No caso de consumo de serviços, destacamos que, pela confiança em determinados estabelecimentos, ela permanece obtendo os serviços neles, independente da situação espacial e da acessibilidade que, conforme ela já havia destacado, no que tange às suas práticas espaciais de consumo de bens e de lazer, atua como um elemento que dificulta os seus deslocamentos.

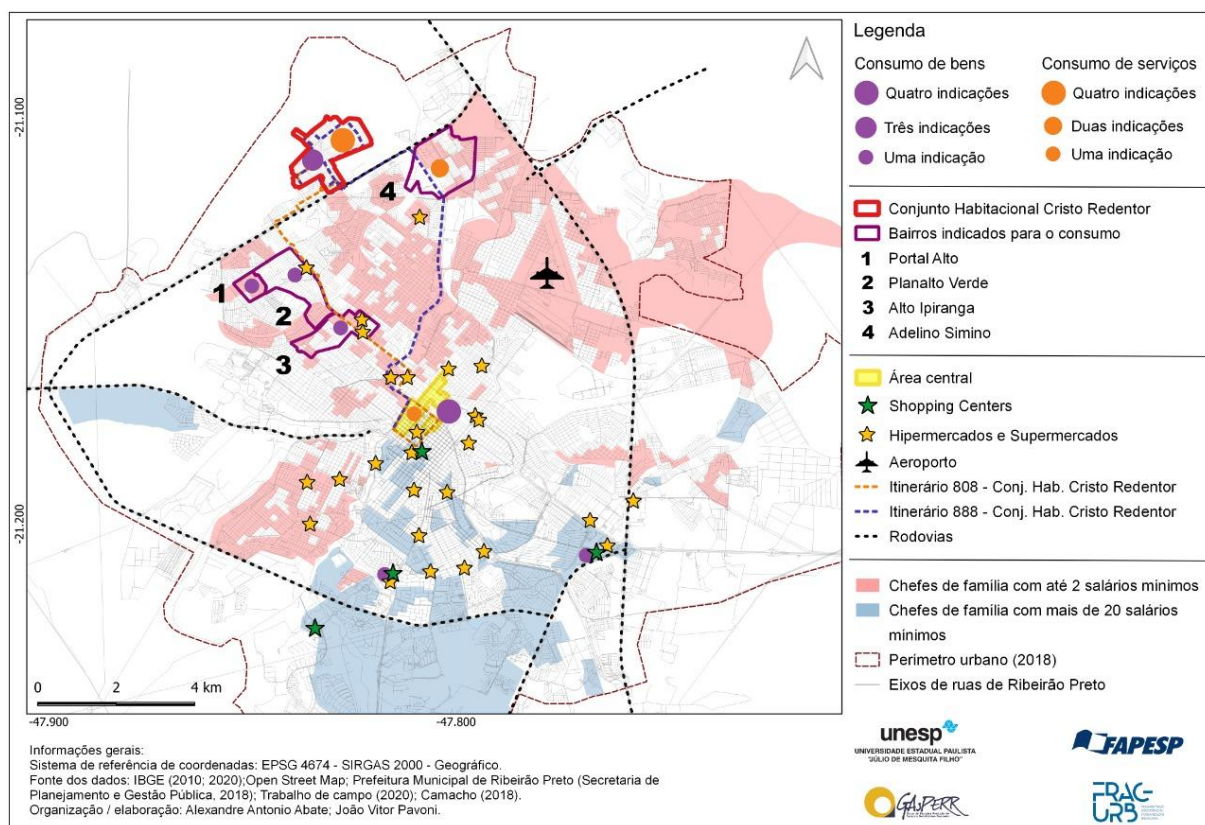
Rafaela: Manicure e pedicure. Cabeleireiro eu vou, mas não é muito frequente. Dentista a gente também não vai com frequência. Médico particular eu tive que fazer uso, porque eu viajei para Porto Seguro e lá não tem cobertura do meu convênio, então tive que fazer atendimento particular. Eu acho que é isso... Ah, agora tem um pedreiro e calheiro fazendo alguns serviços na minha casa. O pedreiro veio e colocou piso [...]. Sempre preciso me deslocar. Na verdade, alguns serviços que obtenho com frequência, por exemplo, manicure, aqui é disponibilizado, mas quando é uma manicure específica, preciso me deslocar. Cabeleireira também preciso me deslocar. A minha sobrinha atende em outro bairro, aí eu me deslocar. Lá o salão chama "Decar Studio Hair..." [...]. É da minha sobrinha, então é lá que eu frequento. Frequento esses lugares pela

confiança. Tanto é que faço uso de depilação, mas fica em outro lugar, aí vou lá para a área central. Eu costumo ser fiel a essas coisas que dão certo... O que deu certo, eu não mexo. Eu mantenho. **Independentemente da acessibilidade, eu mantenho** (*grifo nosso*).

Os quatro cidadãos entrevistados explicaram, ainda, que não há necessidade de buscarem os bens e os serviços em outras cidades, visto que Ribeirão Preto oferece uma complexa estrutura de comércio e de serviços que atende adequadamente todas as necessidades, revelando a importante centralidade exercida por essa cidade e a sua relevância no âmbito da rede urbana, conforme os estudos do IBGE - REGIC de 2007 e de 2018 - demonstraram. Assim, Miguel explicou: "Tudo encontro em Ribeirão. Na verdade, é o contrário: as pessoas das cidades vizinhas procuram Ribeirão Preto, hoje, por causa da estrutura que nós temos".

Como forma de sintetizar as respostas dos entrevistados quanto às escolhas espaciais para o consumo, organizamos o Mapa 17. Nele, observa-se que todos os entrevistados destacaram a realização do consumo de serviços no conjunto habitacional, sendo que três indicaram que ele é uma opção para a compra de bens. Outro elemento que chamou a atenção é a referência aos bairros próximos ao Cristo Redentor para o consumo de bens e de serviços, reforçando a relevância da proximidade no âmbito das escolhas espaciais para essas práticas. No que tange ao centro principal de Ribeirão Preto, sua importância também fica em evidência, havendo a referência a ele para o consumo de bens por todos os entrevistados, sendo que apenas um destacou o consumo de serviços nele.

Mapa 17: Ribeirão Preto. Consumo de bens e de serviços dos entrevistados. 2021.



Fontes principais: IBGE (2010) e entrevistas (2021). **Organização e Elaboração:** Alexandre Antonio Abate e João Vitor Pavoni (2021).

Ao término desta etapa da pesquisa, solicitamos que os entrevistados explicassem qual a importância dos estabelecimentos comerciais e de serviços que já foram implementados no conjunto habitacional e qual a visão deles no tocante àqueles que ainda não existem, mas eles julgam fundamentais que sejam implementados. Todos explicaram que possuir uma área comercial que ofereça uma diversidade de bens e de serviços é imprescindível, sobretudo para eles que, conforme amplamente demonstramos até aqui, têm tido suas práticas espaciais restritas devido à situação espacial do conjunto habitacional, que é condição e expressão dos problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas que eles, cotidianamente, vivenciam. Dentre os estabelecimentos que foram citados, que, na visão deles, precisam ser implementados, destacamos um supermercado maior que consiga oferecer produtos melhores e com preços mais acessíveis. Além disso, eles destacaram a necessidade de uma lotérica - que, segundo Miguel, seria inaugurada em breve - devido à sua atuação como correspondente bancário, além de um posto de gasolina. Nos depoimentos citados até aqui, também foi revelada a importância, para eles, de que o serviço público de saúde seja ampliado em termos de período de atendimento. A seguir,

indicamos alguns trechos nos quais os quatro entrevistados refletiram sobre a importância da área comercial do conjunto habitacional e sobre a necessidade de sua ampliação:

Miguel: Então, nós não temos nenhum sistema bancário, por mais que tenhamos uma farmácia, que é um correspondente bancário, mas ela ainda não consegue atender a 100% das pessoas. Agora estamos recebendo a inauguração - acredito que no começo de março - de uma lotérica. Hoje, a maioria das pessoas tem poupança ou outra conta bancária na Caixa Econômica Federal, então vai acabar nos ajudando. Nós não temos posto de combustível, então se a gente precisar abastecer num momento de esquecimento ou de urgência, é perigoso ir para o posto e ficar no meio do caminho por falta de combustível [...]. Mercado nós temos... Drograria nós temos (mais de uma opção)... Padaria... Comércios "internos" também: a pessoa pegou a garagem e fez uma mercearia... Tem pessoas que vendem pão... Então ajudou muito. Por exemplo, para eu chegar até esse mercado - eu moro no final da rua - eu tenho que subir 150 m e andar mais uns 300 ou 400 m para chegar ao mercado. Então, assim, é longe. Para ir a pé, são 20 minutos de caminhada. O lugar mais próximo, por exemplo, para achar um pão... Tem bares e tal, mas para comprar de manhã um pão quentinho, é ali. Eu acredito que com o passar do tempo, virão para cá novas instalações. Acredito que em breve a gente receba um correspondente bancário também - outro, na verdade -, pois é muita gente no bairro e temos uma demanda muito grande na parte financeira - movimentação de dinheiro, pagamentos de contas [...];

Patrícia: Então, acho que um postinho [de saúde] é muito importante, não é? Acho que ele deveria ficar aberto mais tempo, porque não são todos que conseguem ir até 13h. Padarias... Mercados aqui são bons, mas por eles serem pequenos, às vezes, eles colocam o preço lá 'em cima', então a gente acaba tendo que ir para outros lugares. Então, acho que se tivesse um mercado maior, com um preço melhor e qualidade também... Porque eu vejo que a qualidade das coisas daqui não é boa, sabe? A gente vai comprar uma carne e a gente tem que escolher muito bem. Acho que uma lotérica também, que ainda não tem aqui - vai inaugurar - , mas ainda não sei a data. Não tem uma loja de utensílios para a gente comprar... A gente tem de ir até o centro comprar alguma coisa. Se tivesse uma loja de utensílios aqui também, seria muito legal [...]. Aqui, por ser um bairro novo, até que tem muita coisa, mas esses lugares deixam muito a desejar;

Elisabete: Eu acho que é importante. Todo comércio que tem no bairro, é importante. Por exemplo, tem um comércio aqui de produtos de limpeza que eu gosto e utilizo bastante... Casa de ração também... A gente tem duas ou três opções. Mercado, infelizmente, a gente tem dois... Na verdade, três, mas a questão dos preços não é boa. O que falta no bairro é um mercado grande. A lotérica vai ajudar bastante a gente;

Rafaela: Aqui não temos um supermercado grande. Não temos também posto de gasolina. No mercado que tenho aqui próximo, já anunciaram que vai ter uma lotérica, mas acho que está em algum trâmite, então não tem. Assim, lotérica eu te falo de uma forma geral. Algumas pessoas sentem falta da lotérica, mas eu não, porque eu, sinceramente, pago tudo *online*. Tudo pelo celular. Então, para mim, é só o supermercado e... Na verdade, faltam muitas coisas. Posto de combustível, supermercado... Nós não temos um barzinho que você possa fazer um *happy hour*, entendeu? Sair para descontrair... Mas eu creio que não tem por ser um bairro bem recente - não é?- e eu espero que a gente tenha. Açougue nós temos, mas eu não frequento, porque não gosto, particularmente, então prefiro comprar no Savegnago também.

A partir desta temática que acabamos de discutir - práticas espaciais de consumo -, as entrevistas revelaram que a realização do cotidiano urbano dos cidadãos é, muitas vezes, circunscrita devido à condição socioespacial e à mobilidade, as quais atuam como elementos que restringem a superação dos obstáculos atinentes às distâncias e que, portanto, as áreas comerciais mais complexas - como aquelas nas quais estão situados grandes supermercados e hipermercados, além de *shopping centers* - sejam acessadas. Dessa forma, todos os entrevistados mencionaram a realização do consumo nos estabelecimentos do conjunto habitacional e naqueles situados nos bairros próximos a ele, reforçando, logo, que o fator proximidade é importante para as escolhas dos espaços de consumo dos cidadãos. Além disso, todos revelaram a importância da área comercial presente no Cristo Redentor e defenderam a sua ampliação, sendo esses posicionamentos reforçadores, também, do fator supracitado.

Outro elemento que merece destaque é a referência ao centro principal de Ribeirão Preto como área na qual os cidadãos realizam as suas compras e obtêm os serviços. Assim, embora a permanência do prestígio do centro como área de consumo seja um dentre vários elementos que caracterizam a permanência predominante da lógica socioespacial centro-periférica (SPOSITO; GÓES, 2019a), não podemos sustentar essa conclusão, haja vista o número de entrevistas realizado não configurar uma amostra estatisticamente significativa. Desse modo, reconhecemos que a nossa pesquisa possibilita inferir - assim como a de Dal Pozzo (2015) revelou a partir das entrevistas com os cidadãos do setor norte de Ribeirão Preto - que não é possível defender a existência de um consumo segmentado por parte dos entrevistados devido à carência de estabelecimentos comerciais e de serviços no conjunto habitacional, havendo, portanto, a necessidade de que o centro principal seja uma escolha espacial para as práticas de consumo dos entrevistados. Nesse sentido, a segmentação do consumo e a perda da hegemonia do centro, que seriam possibilidades analíticas por meio das quais poderíamos identificar indicativos de ou tendências à fragmentação socioespacial (SALGUEIRO, 2001; SPOSITO; GÓES, 2013; DAL POZZO, 2015; PEREIRA, 2018; SPOSITO; GÓES, 2019a) não foram reveladas em nossa pesquisa, não obstante, tenha ficado evidente que, embora o centro principal seja utilizado pelos cidadãos, as falas dos entrevistados, devido à distância do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" ao centro principal e às demais áreas comerciais de Ribeirão Preto, apontaram para um elemento que poderia ser associado à fragmentação socioespacial e ser confirmado a partir de uma pesquisa mais ampla, com um universo estatístico mais abrangente: "contradição entre melhoria das condições socioeconômicas para o consumo e diminuição das condições de acesso ao espaço urbano, revelada pelas distâncias entre os espaços de moradia e os de consumo" (SPOSITO; GÓES, 2019a, p. 104). Ademais, o fato de que os entrevistados pouco

se referiram à frequência a outros espaços da cidade, além do centro, a não ser por razões de trabalho, já indicam que há uma clara separação socioespacial entre a Ribeirão Preto do norte e a do sul.

Frisamos, para finalizar esta seção, que a lógica centro-periférica não desaparece, sendo que a lógica socioespacial fragmentária, em alguns casos, se sobrepõe a ela de modo prevalente, o que nos levaria à ideia de consolidação do processo de fragmentação socioespacial, e, às vezes, orienta, em nível similar à lógica centro-periférica, os deslocamentos dos cidadãos, o que poderíamos associar à gênese de indicativos de sua constituição. Assim, a partir dos resultados da nossa pesquisa, a permanência do prestígio do centro principal não é um elemento, conforme explicamos, que poderia fazer alusão à exclusividade da lógica centro-periférica como orientadora dos movimentos dos cidadãos. Outro elemento importante e que merece menção é o fato de que o processo de fragmentação socioespacial pode ser lido por meio das formas urbanas e da estruturação espacial das cidades, de um lado, e por intermédio da lógica de apropriação do espaço pelos cidadãos, de outro. Dessa forma, embora a lógica socioespacial fragmentária prevaleça em Ribeirão Preto, quando a escala da cidade é adotada, e considerando a estruturação espacial, essa lógica, nem sempre, corresponde à lógica prevalente de apropriação do espaço, conforme a nossa pesquisa indicou, para todos os cidadãos. Há, assim, uma diferença quando se observa o conjunto da cidade, uma parcela dela ou se analisa a perspectiva de cada sujeito.

Considerações finais

Com relação às áreas comerciais e de serviços do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", destacamos que as práticas informais prevalecem, ou seja, a venda dos bens e a prestação dos serviços ocorrem, majoritariamente, nas residências dos cidadãos, fato esse que, dentre outros já discutidos, aponta para o estabelecimento do comércio de vizinhança. Além disso, os lotes inseridos no centro comercial e industrial, embora já tenham sido, em sua maioria, comercializados, ainda não foram devidamente ocupados, o que reforça a carência, em termos de comércio e de serviços, que, num primeiro momento, as entrevistas exploratórias revelaram.

Um fato relevante para a nossa investigação, concluído a partir desse primeiro bloco de resultados, é que, partindo dessa carência da nossa área de estudo, os deslocamentos para a realização do consumo são necessários, o que reforça a relevância da abordagem associada à compreensão da mobilidade e da acessibilidade urbanas e também de medidas, como aquelas que

estão sendo executadas no âmbito da revisão do plano de mobilidade, para que elas - a mobilidade e a acessibilidade -, de fato, possibilitem que o direito à cidade seja uma realidade na vida dos moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

As entrevistas realizadas com os quatro cidadãos, considerando a temática do consumo, apontaram para a relevância da área comercial do conjunto habitacional e também daquelas situadas nos bairros próximos a ele, para a realização das compras e obtenção dos serviços, confirmando, assim, um fato notório, verificado na maioria das cidades brasileiras: a relevância da proximidade das áreas comerciais às residências dos cidadãos, principalmente para aqueles que possuem mobilidade e acessibilidade desfavoráveis aos deslocamentos mais longos, sobretudo em função da dependência do transporte público que, nas grandes e nas médias cidades da América Latina, está estruturado, majoritariamente, de maneira inadequada.

Por fim, destacamos a relevância do centro principal de Ribeirão Preto para os entrevistados, sendo que todos revelaram a necessidade de realizar, sobretudo, a compra de bens nessa porção da cidade. Assim, a nossa pesquisa não revelou indicativos de fragmentação socioespacial, do ponto de vista de seus moradores, por meio desses recortes analíticos, sendo que eles poderiam ser verificados a partir da constatação de práticas espaciais reveladoras de consumo segmentado e a partir da perda da hegemonia do centro frente às novas opções que a cidade policêntrica oferece, como as novas áreas de localização dos supermercados e dos hipermercados, além do consumo na figura emblemática dos *shopping centers* (SALGUEIRO, 2001; SPOSITO; GÓES, 2013; DAL POZZO, 2015; PEREIRA, 2018; SPOSITO; GÓES, 2019a).

Entretanto, é sempre importante considerar que o processo foi observado a partir de uma pequena parcela da cidade e da vida cotidiana de seus moradores, que revelaram que os deslocamentos periferia – centro ainda são estruturadores importantes no uso de seus tempos cotidianos. Para se avaliar se há ou não fragmentação socioespacial é fundamental a apreensão das práticas espaciais de vários estratos socioeconômicos, bem como de cidadãos que ocupam situações espaciais diversas na cidade. Poderíamos, assim, pensar em ritmos espaciais e temporais que se sobrepõem numa dada cidade, alguns ainda orientados pelos fluxos organizados pelo centro principal e outros estruturados segundo lógicas espaciais que não se articulam nesse nó principal.

Uma hipótese formulada a partir do nosso pensar sobre os resultados obtidos diz respeito à possibilidade de, no futuro, haver a segmentação do consumo - isto é, o consumo restrito às áreas próximas ao conjunto habitacional ou na área comercial dele - em função da

situação geográfica do Cristo Redentor atrelada ao potencial de aumento substancial dos estabelecimentos comerciais e de serviços da área comercial dele, conforme Guilherme, o representante do poder público, apontou. Assim, caso medidas efetivas não sejam implementadas em prol da melhoria do transporte público, que permitirão que os cidadãos que dependem desse modal de deslocamento usufruam dos estabelecimentos comerciais e de serviços distribuídos pela cidade, a possível configuração de um subcentro no conjunto habitacional seria um fator que poderia levar à circunscrição das práticas de consumo - associando proximidade espacial e contiguidades territoriais entre áreas de moradia e estabelecimentos comerciais e de serviços (DAL POZZO, 2015) - e, portanto, conduzir à ampliação da diferenciação socioespacial rumo à fragmentação socioespacial.

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

A análise das postagens e dos comentários realizados na Página "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor", da rede social virtual *Facebook*, revelou que, para todos aqueles que se envolveram nos debates sobre o transporte público, ele apresenta problemas temporais, espaciais, infraestruturais e organizacionais, sobretudo em um momento pandêmico no qual o distanciamento social e a ausência de aglomerações são duas obrigatoriedades fundamentais. A compreensão deste problema - precariedade do sistema de transporte público -, que está enraizado nas médias e nas grandes cidades brasileiras e dos demais países pertencentes à periferia do capitalismo (VASCONCELLOS, 2000; 2001; 2013), foi realizada de forma perscrutada a partir da realização da abordagem participativa na referida página do *Facebook* e também a partir da realização das entrevistas *online*, principalmente com o Presidente da Associação de Moradores e com o representante do poder público.

A realização da abordagem participativa, mediante o diálogo, por meio da ferramenta de bate-papo do *Facebook*, com os cidadãos, permitiu obter os seguintes resultados: 1) por

intermédio do contato com as cidadinas que possuem os seus deslocamentos dependentes do transporte público, identificamos a ineficiência desse modal de deslocamento que atende ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", sendo que os depoimentos delas fortalecem, também, os resultados obtidos a partir da análise das postagens e dos comentários realizados na página do *Facebook*; 2) a execução dessa etapa da Netnografia permitiu, ainda, a identificação de que os problemas concernentes aos deslocamentos cotidianos estão presentes para todos os cidadãos que se envolveram na investigação, independente do modal de deslocamento utilizado - automóvel, motocicleta ou transporte público. Assim, para aqueles que se deslocam por veículo particular, as dificuldades são atinentes, sobretudo, à distância do conjunto habitacional aos principais equipamentos urbanos - públicos e privados - e aos problemas de congestionamento, propiciados pelo número elevado de automóveis e de motocicletas que circula pela cidade, sendo esse problema, conforme discussão realizada, um dos pilares fundamentais, segundo Vasconcellos (2000; 2001; 2013), que caracteriza a crise da mobilidade urbana nos países em desenvolvimento.

Concernente aos resultados obtidos nas entrevistas com os quatro cidadãos, e também com o Guilherme, do poder público de Ribeirão Preto, damos ênfase à visão deles a partir dos seguintes elementos: 1) Miguel, o presidente da Associação de Moradores, destacou que a sensação de isolamento dos moradores do conjunto habitacional explica-se pela distância elevada do Cristo Redentor às áreas da cidade com melhores condições de infraestrutura e equipamentos urbanos - públicos e privados. Outro argumento utilizado por ele para justificar o isolamento é referente à negligência, por parte do poder público, perante eles, que vivem para além da rodovia Alexandre Balbo, na porção noroeste da cidade, que é utilizada como área de expansão urbana sem que, *pari passu*, haja investimentos em condições de melhoria da rede de transporte público, sendo essa atitude fundamental em função das condições socioeconômicas de muitos dos cidadãos que ali residem; 2) o diálogo com as outras três cidadinas - Elisabete, Priscila e Rafaela - revelou que, para elas, a situação geográfica do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e, portanto, a sua distância ao centro principal da cidade, sobretudo, mas também às demais áreas dela, é um fator que, em diferentes graus de intensidade, variando, sobretudo, em função do modal de deslocamento utilizado, proporciona uma limitação para que as suas práticas espaciais sejam realizadas, fato esse que conduz, claramente, à impossibilidade do exercício pleno do direito à cidade, mesmo para Rafaela, que desloca-se, exclusivamente, por automóvel e por motocicleta. Aqui, destacamos, ainda, a perspectiva de Elisabete, a qual utiliza, rotineiramente, o transporte público para as suas práticas espaciais de trabalho e avalia que esse modal de deslocamento está defasado, não conseguindo atender satisfatoriamente às necessidades de

deslocamento da população; 3) a entrevista com Guilherme, em associação com a leitura do Plano de Mobilidade de Ribeirão Preto e dos documentos que estão sendo organizados com vistas à sua revisão, apontaram, claramente, que os problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas identificados em nossa pesquisa explicam-se de diferentes formas, sobretudo em função da expansão territorial urbana intensa e descontínua, que, no caso específico da nossa pesquisa, contribuiu para que os cidadãos fossem alocados numa porção da cidade que materializa a periferização do espaço urbano sem que houvesse, concomitantemente, investimentos em infraestrutura e, principalmente, na rede de transporte público que atenderia a essa porção noroeste de Ribeirão Preto. Assim, a fala de Guilherme permitiu atestar aquilo que é amplamente debatido nas pesquisas no campo da ciência geográfica: a perversidade e os impactos negativos oriundos da lógica do capital e dos princípios que regem o neoliberalismo para, sobretudo, aqueles que pertencem aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo.

Todos os resultados obtidos apontam para problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas, principalmente para os cidadãos que precisam realizar o ir e o vir por transporte público, numa cidade que foi, assim como tantas outras, durante décadas, projetada para o automóvel. Em associação a isso, avaliamos que a pesquisa indicou tendência de intensificação da diferenciação socioespacial que poderia apontar para a fragmentação socioespacial, a partir dos seguintes elementos:

1) situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", que possibilita um aprofundamento da diferenciação, a qual é típica do processo de urbanização, promovendo uma separação espacial radical para os cidadãos que nele residem e propiciando, ainda, um rompimento relativo entre o conjunto habitacional e as demais porções da cidade, ou seja, dificultando os movimentos que orientam a vida urbana (SPOSITO, 2013). Assim, "o afastamento socioespacial dos cidadãos, gerando ou não segregação [e, mais recentemente, fragmentação socioespacial] resulta em desigualdade dos direitos de acesso à cidade, no sentido de dela se apropriar e de participar completamente, como compartilhamento de territórios e experiências comuns" (SPOSITO, 2013, p. 85), ou seja, a fragmentação socioespacial se revela a partir do momento em que o direito à cidade se torna um horizonte distante;

2) para além da situação geográfica da nossa área de estudo, a Rodovia Alexandre Balbo atua como um elemento que poderia induzir ou reforçar a desigualdade projetada no espaço e, portanto, o isolamento do conjunto habitacional, conforme a entrevista com o Miguel revelou e pudemos confirmar por meio da análise do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto;

3) a mobilidade excludente (VASCONCELLOS, 2013) e precária (SILVA, 2014), revelada a partir das vozes dos cidadãos que participaram das diferentes etapas da pesquisa, também permitiram a identificação de indicativos que apontam rumo à fragmentação socioespacial, sobretudo se considerarmos a visão de Prévôt-Schapira (2001), segundo a qual a fragmentação socioespacial surge e se intensifica, cada vez mais, na vida dos cidadãos à medida que há uma limitação e uma redução do ir e do vir nas cidades, havendo, portanto, na perspectiva da autora, uma nítida relação entre mobilidade, acessibilidade e a lógica socioespacial fragmentária. Assim, não estamos limitando a análise da possível constituição desse processo somente à situação espacial da área de estudo, derivada de um processo de descontinuidade do tecido urbano, e à rodovia que, a nosso ver, reforça o isolamento, mas também, e principalmente, às práticas espaciais limitadas que foram reveladas durante as diversas etapas da investigação;

4) avaliamos, por fim, que a policentralidade de Ribeirão Preto é um fator por meio do qual a fragmentação socioespacial poderia ser verificada. Nas entrevistas realizadas, ficou nítido que o consumo de bens e de serviços dos cidadãos ocorre, majoritariamente, no conjunto habitacional, nas áreas próximas a ele e no centro principal em função das dificuldades que eles encontram para se movimentarem pela cidade policêntrica. É por esse motivo que as relações entre centro, centralidade, policentralidade e mobilidade também podem ser estudadas à luz do processo de fragmentação socioespacial, mediante a compreensão de formas de segmentação do uso e de apropriação dos espaços de consumo, sendo esse um dos caminhos que estão sendo percorridos no âmbito das pesquisas do Projeto Temático FragUrb. Nessa direção, uma pesquisa mais ampla, realizada a partir de um universo estatístico mais abrangente, poderia confirmar um elemento que em nossa investigação ficou evidente, o qual poderia apontar para a lógica socioespacial fragmentária: "contradição entre melhoria das condições socioeconômicas para o consumo e diminuição das condições de acesso ao espaço urbano, revelada pelas distâncias entre os espaços de moradia e os de consumo" (SPOSITO; GÓES, 2019a, p. 104).

Referências

- ABATE, Alexandre Antonio. **As vozes dos cidadãos: Uma análise sobre a (i) mobilidade, a (in) acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP.** 2017. 178 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- ABÍLIO, Ludmilla Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração.** Blog da Boitempo. 2017. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>. Acesso em: 27 abr. 2021.
- ALVES, Glória. Privação, Justiça Espacial e Direito à Cidade. In: BENACH, Núria *et al.* **Justiça Espacial e o Direito à Cidade.** São Paulo: Contexto, 2017, p. 167-178.
- BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Cunha (Orgs.). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano.** Brasília: IPEA: ITDP, 2016, p. 23-42.
- BARBOSA, Jorge Luiz. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna (Orgs.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, p. 187-2001.
- BARBOSA, Jorge Luiz. A mobilidade urbana no processo de metropolização: Um ensaio crítico sobre as condições da produção social do espaço urbano contemporâneo. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Orgs.). **Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015, p. 171-186.
- BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo.** Lisboa: Edições 70, 2010.
- BERNARDES, Antonio. Como pesquisar as redes sociais virtuais em Geografia? **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 18, n. 2, p. 22-34, 2020.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Lex:** Congresso Nacional e Presidência da República, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.
- BRASIL. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Lex:** Congresso Nacional e Presidência da República, Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm>. Acesso em: 02 jun. 2020.
- BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Brasília: Ministério das Cidades, 2004.
- BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Guia TPC: Orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo.** 2018. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/14921>>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- BRASIL/Ministério da Infraestrutura. **Brasil registra queda em número de mortes no trânsito.** 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e>>

transportes/2020/09/brasil-registra-queda-em-numero-de-mortes-no-transito>. Acesso em: 12 nov. 2020.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização**: O urbano a partir da teoria crítica. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018.

CALDAS, Josiane. **A Economia Compartilhada e a Uberização do Trabalho**: utopias do nosso tempo? Porto Alegre: Editora Fi, 2020.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o "direito à cidade" como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013, p. 95-110.

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

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. In: BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **O desafio da Mobilidade Urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados: Edições Câmara, 2015, p. 273-285.

CARVALHO, Viviane Fernanda de Oliveira. **Porque aqui é a minha casa!** : Velhas práticas e novas possibilidades em conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida. 2019. 262 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

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

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

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

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 1. ed. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: Reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, v. 9, n. 16, p. 199 - 2018, 2011.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. **FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL EM CIDADES MÉDIAS PAULISTAS**: Os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente

Prudente. 2015. 400 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. & CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 141-162.

DUHAU, Emilio; GIGLIA, Angela. **Metrópoli, espacio público y consumo**. México: Fondo de Cultura Económica, 2016.

ELIAS, Denise. **Globalização e Agricultura: A Região de Ribeirão Preto - SP**. 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

ESTADO DE SÃO PAULO. Lei nº 13.983, de 17 de março de 2010. Revaloriza os pisos salariais mensais dos trabalhadores que especifica, instituídos pela Lei nº 12.640, de 11 de julho de 2007. 2010. Disponível em: < <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2010/lei-13983-17.03.2010.html>>. Acesso em: 19 mai. 2021.

ESTADO DE SÃO PAULO. Lei complementar nº 1.290, de 06 de julho de 2016. Cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. 2016. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>>. Acesso em: 02 out. 2020.

FERNANDES, Maria Esther; ADAS, Sérgio. A produção da subcidadania no processo de (des)organização da cidade corporativa. In: FERNANDES, Maria Esther (Coord.). **A Cidade e seus Limites: As Contradições do Urbano na "Califórnia Brasileira"**. São Paulo: Anablume; FAPESP; Ribeirão Preto: Unaerp, 2004, p. 43-77.

FERRAZ, Antonio Clóvis "Coca" Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Carlos: RiMa, 2004.

FERREIRA, Heloísa Mariz. **O centro preexistente e o centro principal nas cidades policêntricas: transformações e permanências em Marília, Presidente Prudente e São Carlos-SP**. 2018. 448f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

FERNANDES, C.W.N. *et al.* Análise da utilização de vias binárias como solução operacional no planejamento do transporte público urbano. In: Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, 7, 2016, Maceió. **Anais [...]**. Maceió: UFAL, 2016, p. 1-13.

FUJITA, Gabriela. **Heróis ou vilões? Qual o impacto que aplicativos de transporte têm no trânsito de grandes cidades**. Portal Universo Online (UOL). 2018. Disponível em: < <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2018/02/25/aplicativos-no-transito.htm>>. Acesso em: 15 abr. 2021.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GÓES, Eda Maria *et al* (Orgs). **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; CATALÃO, Igor. Introdução. In: GÓES, Eda Maria et al. **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 9-16.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (Org.). **Políticas sociais: acompanhamento e análise**. Brasília: IPEA: Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006, p. 242-250.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.) **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p. 73-82.

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

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

IBGE cidades. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA *online*. s.d. **Apresenta informações censitárias dos municípios brasileiros**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 02 out. 2020.

IBGE. **Regiões de Influência das cidades (REGIC)**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Rio de Janeiro: 2008.

IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>>. Acesso em: 27 mai. 2020.

IBGE. **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil**. 2ª edição. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Rio de Janeiro: 2016.

IBGE. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Rio de Janeiro: 2017a.

IBGE. **Divisão Regional do Brasil**. Apresenta a publicação, a base de dados e os mapas resultantes. 2017b. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=acesso-ao-produto>>. Acesso em: 01 out. 2020.

IBGE. **Regiões de Influência das cidades (REGIC)**. Ministério da Economia. Rio de Janeiro: 2020.

ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. In: LUDD, Ned (Org.) **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p. 33-71.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KAYSER, Bernard. O Geógrafo e a pesquisa de campo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 84, p. 93-104, 2006.

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

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

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

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**, Niterói, v. 3, n. 6, 2001.

LOPES, Luciana Suarez. Café, riqueza e famílias: Ribeirão Preto na segunda metade do século XIX. **História e Economia**, v. 4, n. 1, 2008, p. 133-156.

LOPES, Luciana Suarez. A economia e a alocação de riqueza bruta em Ribeirão Preto, 1889-1900. **História Econômica & História de Empresas**, v. 19, n. 1, 2016, p. 59-94.

LÓRA, Renata Morandi. **Por uma construção da mobilidade urbana: Metodologia e Indicadores na cidade de Vitória - ES**. 2012. 149 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória.

LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005a.

LUDD, Ned. Carros e Remédios. In: LUDD, Ned. (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005b, p. 15-31.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2003.

MELAZZO, Everaldo Santos. Interações, combinações e sinergias: produção do espaço urbano, dinâmicas imobiliárias e o Programa Minha Casa Minha Vida em cidades médias brasileiras. In: BELLET, Carmen *et al* (Orgs.). **Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista; Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2015, p. 373-396.

MELAZZO, Everaldo Santos et al. Entre permanências e transformações: a reprodução das desigualdades socioespaciais a partir do PMCMV em Ribeirão Preto - SP. In: CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; REDÓN, Sergio Moreno (Orgs.). **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, RS: TotalBooks, 2021, p. 73-107.

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

MIRALLES-GUASCH, Carme; CEBOLLADA, Àngel. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana. **Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles (AGE)**, n° 50, p. 193-216, 2009. Disponível em: <<http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2020.

MIRANDA, Eduardo. **Brasileiros gastam mais com transporte do que com alimentação, diz IBGE**. Portal Brasil de Fato. 2019. Disponível em:

<<https://www.brasildefatorj.com.br/2019/10/08/brasileiros-gastam-mais-com-transporte-do-que-alimentacao-aponta-ibge>>. Acesso em: 27 mai. 2020.

MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. **Etc..., espaço, tempo e crítica**, v. 1, n. 1, p. 55 - 70, 2007.

PACAEMBU CONSTRUTORA. Estudo de Impacto Ambiental (EIA): Loteamento Jardim Cristo Redentor - Ribeirão Preto - SP. Volume 1. 412 f. 2014a. Disponível em: <<https://www.pacaembu.com/uploads/ebooks/estudo-de-impacto-ambiental-1-compressed.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PACAEMBU CONSTRUTORA. Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Loteamento Jardim Cristo Redentor - Ribeirão Preto - SP. 68 f. 2014b. Disponível em: <<https://www.pacaembu.com/uploads/ebooks/relatorio-de-impacto-ambiental-1-compressed.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

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

PACAEMBU CONSTRUTORA. **Sonhos realizados**: Pacaembu Construtora entrega milhares de moradias e avança no mercado imobiliário. 2019b. Disponível em: <<https://www.pacaembu.com/uploads/ebooks/ebook-marco-ed-19-29.pdf>>. Acesso em: 07 abr. 2020.

PACAEMBU CONSTRUTORA. **Estágio da obra**. *Sem data*. Disponível em: <<https://pacaembu.com/estagio/vida-nova-ribeirao>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PAMPLONA, João Batista; ROMEIRO, Maria do Carmo. Desvendando o setor informal: Relatos de uma experiência brasileira. **Revista da ABET**, v.2, n.2, p. 14-36, 2002.

PELEGI, Alexandre. **Primeiro binário de Fortaleza democratiza o espaço público, aumenta a velocidade dos ônibus e triplica número de ciclistas nas vias**. Portal Diário do Transporte. 2017. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/06/09/primeiro-binario-de-fortaleza-democratiza-o-espaco-publico-aumenta-a-velocidade-dos-onibus-e-triplica-numero-de-ciclistas-nas-vias/>>. Acesso em: 07 mai. 2020.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **Centro, centralidade e cidade média**: O papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE. 2014. 329f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **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, Presidente Prudente.

PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade Urbana e Pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica**, Niterói, v.15, n.2, p. 23-50, dez. 2013.

PMMU - RP/Anexo VII. **Do planejamento da Mobilidade Urbana**. 2019. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-anexo-7.pdf>>. Acesso em: 03 mai. 2021.

PNUD; IPEA; FJP. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Brasília: PNUD, IPEA, FJP. 2013. Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: 05 maio 2020.

POLETTO, Pollyana. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana: O ir e vir por meio do Transporte Público Coletivo**. 2016. 233 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão.

PORTAL RITMO RIBEIRÃO. **Consulta de linhas e horários**. *Sem data*. Disponível em: < <https://www.ritmoribeirao.com.br/servicos-a-populacao/consultar-linhas/>>. Acesso em: 21 out. 2021.

PORTAL G1. **A cada 1 hora, 5 pessoas morrem em acidentes de trânsito no Brasil, diz Conselho Federal de Medicina**. 2019a. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/05/23/a-cada-1-hora-5-pessoas-morrem-em-acidentes-de-transito-no-brasil-diz-conselho-federal-de-medicina.ghtml>>. Acesso em: 12 nov. 2020.

PORTAL G1. **Em Ribeirão Preto, um empreendimento do tamanho de uma cidade**. 2019b. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/especial-publicitario/pacaembu-construtora/noticia/2019/07/11/em-ribeirao-preto-um-empreendimento-do-tamanho-de-uma-cidade.ghtml>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PORTAL G1. **Polícia Civil encontra carro que atropelou e matou ciclista em SP**. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/11/10/policia-civil-encontra-carro-que-atropelou-e-matou-ciclista-em-sp.ghtml>>. Acesso em: 12 nov. 2020.

PORTAL G1. **Maria Fumaça em reforma deve voltar a Ribeirão Preto em novembro, diz prefeitura**. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2021/09/28/maria-fumaca-em-reforma-deve-voltar-a-ribeirao-preto-em-novembro-diz-prefeitura.ghtml>>. Acesso em: 25 out. 2021.

PORTO-SALES, Andréa Leandra *et al.* Pesquisa em Geografia Urbana: Desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE). **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v. 2, n. 36, p. 81-103, ago./dez. 2014.

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

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO PRETO/SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO PÚBLICA. **Mapa de macrozoneamento urbanístico, de acordo com a lei complementar nº 2.866 de 27 de abril de 2018**. 2018. Disponível em: < <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/planod/18-2866-mapa-macro-urbanistico.pdf>>. Acesso em: 20 mai. 2021.

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

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

RECUERO, Raquel. Contribuições da Análise de redes sociais para o estudo das redes sociais na Internet: o caso da *hashtag* #Tamojuntodilma e #CalaabocaDilma. **Revista Fronteira - estudos midiáticos**, v. 16, n. 2, mai/ago. 2014, p. 60-77.

RIBEIRÃO PRETO/TRANSERP. **Rede integrada de transporte em Ribeirão Preto: Evolução e Perspectivas**. 2018. Disponível em: < <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-aud-tecnica-29-08.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

RIBEIRÃO PRETO/OFICINA CONSULTORES. **Plano de Mobilidade Urbana**. 2012. Disponível em: < <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-anexo-1.pdf>>. Acesso em: 03 mai. 2021.

RIBEIRÃO PRETO/SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO PÚBLICA. **Anexo I - Relato das Audiências do Plano de Mobilidade Urbana**. *Sem data*. Disponível em: < https://publico.camararibeiraopreto.sp.gov.br/sapl_documentos/materia/574.pdf?1582078557.1> Acesso em: 03 mai. 2021.

SÁ BRITTO, Natália Daniela Soares; SPINELLI, Juçara; CATALÃO, Igor. Explorações urbanas sobre o Programa Minha Casa Minha Vida em Chapecó - SC. In: CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; REDÓN, Sergio Moreno (Orgs.). **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, RS: TotalBooks, 2021, p. 108-143.

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

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

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 3 ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SERPA, Ângelo. O trabalho de campo em Geografia: uma abordagem teórico-metodológica. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 84, p. 7-24, 2006.

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

SILVA, Jailson de Souza *et al.* Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da Favela da Maré e do Complexo do Alemão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleando; LINKE,

Clarisse Cunha. **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano.** Brasília: IPEA: ITDP: 2016, p. 181-204.

SILVA, Bruno Leonardo Barcella. **A dinâmica dos agentes imobiliários e suas estratégias fundiárias em cidades médias:** da reprodução do capital à reprodução das desigualdades sociais. 2018. 217 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SILVA, Késia Anastácio Alves da; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda ; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. **Geografares**, v. 1, n. 33, p. 113 - 139, 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial.** 1ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Andre Felix de. Os espaços públicos nas cidades contemporâneas: uma (re)visão. **Revista Geografares**, jul/set 2018, p. 182 - 213.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização.** 1988.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SANT'ANNA NETO, João Lima (Orgs.). **Uma Geografia em movimento.** São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 199-228.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas:** cidades médias e consumo. Presidente Prudente, projeto temático financiado pela FAPESP, 2011.

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

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

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

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Da diferenciação à fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria et al. **Consumo, crédito e direito à cidade.** 1.ed. Curitiba: Appris, 2019a, p. 77-104.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Shopping centers: consumo, lazer e controle social. In: GÓES, Eda Maria et al. **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019b, p. 105-130.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão *et al.* Seis cidades médias: Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto (SP) e Londrina (PR). In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 27-44.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Espaço geográfico uno e múltiplo. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidade de Barcelona, 2001.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. **Trabalho de campo**: o laboratório por excelência do geógrafo. In: THOMAZ JÚNIOR, Antonio (Org). Geografia passo-a-passo (ensaios críticos dos anos 90). Presidente Prudente: Centelha, 2005, p. 31-39.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade**. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2001.

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Orgs.). **Cidade e Movimento**: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: IPEA: ITDP, 2016, p. 57-79.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

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

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

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, 2011, p. 37-58.

WHITACKER, Arthur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto - SP**. 2003. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Apêndices

Apêndice I: Roteiro para entrevista com cidadãos

PROJETO TEMÁTICO:

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

Processo FAPESP nº 18/07701-8

Pesquisadora Responsável: Maria Encarnação Beltrão Sposito

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

PESQUISA DE MESTRADO VINCULADA:

As vozes da fragmentação socioespacial: uma análise a partir da (i)mobilidade e da (in)acessibilidade urbanas dos cidadãos periféricos residentes em Ribeirão Preto - SP

Processo FAPESP nº 2019/02849-0

Bolsista: Alexandre Antonio Abate

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

Roteiro para entrevista com cidadãos

Roteiro elaborado por Alexandre Antonio Abate a partir de adaptação e de ampliação das questões elaboradas por Poletto (2016) e Abate (2017), além de inspiração no roteiro referente ao antigo Projeto Temático intitulado "Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo".

POLETTO, Pollyana. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**: O ir e vir por meio do Transporte Público Coletivo. 2016. 233 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão.

ABATE, Alexandre Antonio. **As vozes dos cidadãos**: Uma análise sobre a (i)mobilidade, a (in)acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP. 2017. 178 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Cidade: Ribeirão Preto - SP

Entrevistado(a):

Entrevistador(es):

Telefone do(a) entrevistado(a):

Dia:

Horário aproximado:

Gravada () sim () não

Transcrita () sim () não Transcrita por:

Nome do arquivo com a gravação:

Nome do arquivo com a transcrição:

Parte A - Perfil do(a) entrevistado(a)

- 1) Idade:
- 2) Gênero:
- 3) Profissão:
- 4) Estado Civil:
- 5) Posição na família:
- 6) Número de pessoas na família:
- 7) Renda familiar:
- 8) Endereço:
- 9) Nível de escolaridade:

Parte B - Mobilidade

- 10) Você poderia descrever um dia comum no seu dia-a-dia? Aonde vai? Como se desloca? Em que horas do dia?
- 11) Quais os meios de transporte utilizados quando você precisa se deslocar pela cidade para realizar as suas compras, para o lazer e para ir trabalhar (a pé, bicicleta, transporte público coletivo, automóvel...)?
- 12) Qual o principal modal de deslocamento utilizado para estas finalidades? Por quê?
- 13) Você utiliza aplicativos de transporte (99, Uber...)? Se sim, qual a sua avaliação sobre essa nova modalidade de transporte privado? Se não, por que nunca utilizou?
- 14) Você considera que há dificuldades para se deslocar pela cidade quando necessita realizar as compras, obter os serviços, deslocar-se para o lazer e para o trabalho? Em caso afirmativo, quais as maiores dificuldades? Em caso negativo, justifique.
- 15) Pensando nos seus deslocamentos para o consumo de bens e serviços e para o lazer, há setores da cidade que gostaria de frequentar, mas não o faz, porque o acesso é difícil? Em caso afirmativo, poderia, além de explicar, mencionar quais os setores da cidade você gostaria de frequentar? Em caso negativo, explique.
- 16) Considerando as suas necessidades de deslocamento para consumir bens e serviços, para o lazer e para trabalhar, você acha que o Cristo Redentor foi implementado em uma área adequada? Você se sente prejudicado(a) por algum motivo? Justifique.
- 17) Você se considera integrado(a) à cidade ou se sente isolado(a)? Explique.
- 18) Depois que veio morar neste bairro, considera que há mais facilidades ou dificuldades para realizar os seus deslocamentos cotidianos?

Parte C - Avaliação do transporte público.

- 19) a)** Qual a frequência média (semanal) de utilização de ônibus para que você possa realizar as suas compras ou obter os serviços? Considerando a área da cidade na qual você mais consome bens e serviços, qual a quantidade necessária de ônibus para ir e voltar? Qual o tempo médio de cada deslocamento?
- b)** Qual a frequência média (semanal) de utilização do ônibus para que você possa se deslocar pela cidade em busca das atividades de lazer? Considerando a área da cidade na qual você mais frequenta nos momentos de lazer, qual a quantidade necessária de ônibus para ir e voltar? Qual o tempo médio de cada deslocamento?
- c)** Quantos dias por semana você utiliza o ônibus para ir e voltar do trabalho? Qual a quantidade necessária de ônibus para ir e voltar? Qual o tempo médio de cada deslocamento?
- 20) a)** Onde se localiza o ponto de ônibus mais próximo de sua residência? Solicitar a distância aproximada (pode ser o número de quadras). Você considera esta distância adequada? Justifique.
- b)** Você considera que a quantidade de pontos de ônibus no conjunto habitacional é suficiente? Explique.
- c)** Qual o tempo médio de espera nos pontos de ônibus?
- 21) a)** Qual a periodicidade de atendimento dos ônibus? Você acha que deveria haver atendimento em mais horários? Justifique.
- b)** Você acha que a quantidade de ônibus disponibilizada em cada horário previamente estabelecido pela empresa, é suficiente para atender à população? Justifique.
- 22) a)** Quantas linhas de ônibus atendem ao bairro? Para onde elas se dirigem?
- b)** Estas linhas são suficientes para atender às suas necessidades de deslocamento ou deveria haver outras linhas, com destino para outras áreas da cidade?
- 23)** Você acha que a tarifa cobrada em Ribeirão Preto para a utilização de ônibus é adequada? Justifique.
- 24)** Considerando o transporte público que atende ao Cristo Redentor, você acha que são necessárias mudanças (por exemplo, maior quantidade de ônibus e de pontos de ônibus; maior frequência no oferecimento dos ônibus; redução nos tempos de espera dos ônibus e durante os deslocamentos; outras linhas...)? Em caso afirmativo, informe quais as mudanças que você julga serem necessárias. Em caso negativo, explique.
- 25)** Compare o deslocamento por transporte público com aquele realizado por meio dos aplicativos (99, Uber...).

Parte D - Informações referentes às dimensões empíricas para o estudo da mobilidade

1. Consumo

1.1. Consumo de bens

- 26)** Quais os principais bens que você consome em uma semana normal (alimentos, vestimenta, calçados...)?
- 27)** Qual a frequência das compras (uma vez na semana, duas...)?
- 28)** Afora as compras cotidianas, que outros produtos de maior valor foram comprados nos últimos 5 anos (eletro-eletrônicos, carro, moto, imóvel...)?
- 29)** O conjunto habitacional oferece tudo que você necessita ou é necessário se deslocar sempre para ter

acesso a bens?

30) Caso precise se deslocar para comprar o que precisa, em quais áreas de Ribeirão Preto você consome bens (centro principal, camelódromo, *shopping centers*, subcentros de bairros, galerias comerciais)? Dentre essas áreas, qual a principal área da cidade que você consome bens?

31) Você faz compras em outra(s) cidade(s)? Qual(is)?

32) Poderia citar os estabelecimentos nos quais você mais realiza as suas compras?

33) Por que escolhe essas áreas e estabelecimentos para comprar tais produtos? Por que não compra nas outras áreas?

34) Utiliza a internet (*WhatsApp*, aplicativos específicos, *ifood*) para fazer compras? Para que produtos? Por quê?

35) Utiliza o telefone para fazer compras? Para que produtos? Por quê?

1.2. Consumo de serviços

36) Quais os principais serviços que você consome ao longo de um mês (cabeleireiro, dentista, manicure, pedicure...)?

37) Afora os serviços mais rotineiros, quais outros você consumiu no último ano (consulta particular, escola particular, aula particular, serviço de pedreiro na casa...)?

38) O conjunto habitacional oferece tudo que você necessita ou é necessário se deslocar sempre para ter acesso a serviços?

39) Caso precise se deslocar para obter os serviços que necessita, quais áreas de Ribeirão Preto você frequenta para essa finalidade (centro principal, camelódromo, *shopping centers*, subcentros de bairros, galerias comerciais)? Dentre elas, qual a principal área da cidade que você utiliza para obter os serviços?

40) Você frequenta outra(s) cidade(s) quando necessita de algum serviço? Qual(is)?

41) Poderia citar os estabelecimentos nos quais você mais adquire os serviços que necessita?

42) Por que escolhe essas áreas e estabelecimentos para consumir serviços? Por que não consome serviços em outras áreas?

43) Qual a importância dos estabelecimentos comerciais e de serviços presentes no bairro? Quais estabelecimentos ainda não existem aqui e você considera fundamental que eles sejam implementados?

44) Depois que veio morar neste bairro, considera que há mais facilidades ou dificuldades para realizar o consumo?

2. Lazer

45) Costuma se deslocar pela cidade para o lazer (*shopping centers*, parques, bares, lanchonetes, restaurantes, shows)?

46) Qual a frequência semanal? Quais as áreas da cidade que você mais frequenta para essa finalidade?

47) Pensando nas suas atividades ligadas ao lazer, você frequenta mais os espaços privados (teatro, cinema, *shopping center*, clubes, parques privados, parques de diversão, centro cultural privado...) ou os espaços públicos (praças, parques, jardins, centro cultural público...)? Por quê?

- 48) Costuma se deslocar para outra(s) cidade(s) em momentos de lazer? Qual(is)? Para quais finalidades?
- 49) Pensando nas atividades que você realiza nos momentos de lazer, você considera que estão mais ligadas ao consumo (por exemplo, ir à pizzaria com a família) ou você considera que, em muitos casos, frequenta lugares, como praças, jardins, parques, que possibilitam o lazer sem a necessidade de comprar ou pagar por alguma coisa?
- 50) Você acessa a internet (sites de notícias, *Youtube*, *Netflix*) e as redes sociais (*Facebook*, *Instagram*, *Twitter*) como forma de lazer? Por quê? Em caso afirmativo, perguntar se o lazer do(a) entrevistado(a) está mais vinculado a esta dimensão (lazer via internet) ou referente à frequência de espaços públicos e/ou privados.
- 51) Depois que veio morar neste bairro, considera que há mais facilidades ou dificuldades para realizar o seu lazer?

3. Trabalho

- 52) Você possui um emprego? Se sim, onde você trabalha?
- 53) Você trabalha nessa área da cidade por opção ou por necessidade? Se você pudesse trabalhar em outra área de Ribeirão Preto, qual seria ela? Por quê?
- 54) Depois que veio morar neste bairro, considera que há mais facilidades ou dificuldades para realizar o trabalhar

Parte E - Comparações entre o velho e o novo.

- 55) Em qual área da cidade você morava antes de residir aqui?
- 56) Quais as principais diferenças entre o seu antigo consumo de bens e serviços e o atual (loais de consumo, frequência do consumo, modais de transportes utilizados nos deslocamentos...)?
- 57) Quais as principais diferenças entre as suas antigas atividades de lazer e as atuais (áreas, frequência, modais de transportes utilizados nos deslocamentos...)?
- 58) Quando você morava em outra área da cidade, você trabalhava em outro local ou permanece no mesmo emprego? Se permanece no mesmo emprego: quais as principais diferenças, para ir e voltar do trabalho, comparando a antiga e a atual área de residência? Se mudou de trabalho: por que mudou de trabalho? Compare o seu deslocamento para ir e voltar do trabalho antigo e do atual.
- 59) Comparando a sua antiga área de residência com a atual, em qual delas você possui (ou possuía) maior mobilidade e acessibilidade para se deslocar pela cidade para realizar as compras, obter os serviços, frequentar espaços de lazer e ir e voltar do trabalho?

Apêndice II: Roteiro para realização da Netnografia

PROJETO TEMÁTICO:

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

Processo FAPESP nº 18/07701-8

Pesquisadora Responsável: Maria Encarnação Beltrão Sposito

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

PESQUISA DE MESTRADO VINCULADA:

As vozes da fragmentação socioespacial: uma análise a partir da (i)mobilidade e da (in)acessibilidade urbanas dos cidadãos periféricos residentes em Ribeirão Preto - SP

Processo FAPESP nº 2019/02849-0

Bolsista: Alexandre Antonio Abate

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

Roteiro para a realização da Netnografia

Roteiro elaborado por Alexandre Antonio Abate a partir da seleção de questões principais do roteiro para entrevista com os cidadãos.

Cidade: Ribeirão Preto - SP

Página do *Facebook* para realização da Netnografia: "Associação de Moradores do Jardim Cristo Redentor"

- 1) Quais os meios de transporte utilizados quando você precisa se deslocar pela cidade para realizar as suas compras, para o lazer e para ir trabalhar (a pé, bicicleta, transporte público coletivo, automóvel...)?
- 2) Qual o principal modal de deslocamento utilizado para essas finalidades? Por quê?
- 3) Você considera que há dificuldades para se deslocar pela cidade quando necessita realizar as compras, obter os serviços, deslocar-se para o lazer e para o trabalho? Em caso afirmativo, quais as maiores dificuldades? Em caso negativo, justifique.
- 4) Depois que veio morar neste bairro, considera que há mais facilidades ou dificuldades para realizar os seus deslocamentos cotidianos?
- 5) Considerando o transporte público que atende ao Cristo Redentor, você acha que são necessárias mudanças (por exemplo, maior quantidade de ônibus e de pontos de ônibus; maior frequência no

oferecimento dos ônibus; redução nos tempos de espera dos ônibus e durante os deslocamentos; outras linhas...)? Em caso afirmativo, informe quais as mudanças que você julga serem necessárias. Em caso negativo, explique.

6) Você se considera integrado(a) à cidade ou se sente isolado(a)? Explique.

Apêndice III: Roteiro para entrevista com o representante do Poder Público

PROJETO TEMÁTICO:

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

Processo FAPESP nº 18/07701-8

Pesquisadora Responsável: Maria Encarnação Beltrão Sposito

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

PESQUISA DE MESTRADO VINCULADA:

As vozes da fragmentação socioespacial: uma análise a partir da (i)mobilidade e da (in)acessibilidade urbanas dos cidadãos periféricos residentes em Ribeirão Preto - SP

Processo FAPESP nº 2019/02849-0

Bolsista: Alexandre Antonio Abate

Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente - SP

Roteiro para entrevista com o representante do Poder Público

Roteiro elaborado por Alexandre Antonio Abate a partir de adaptação e de ampliação das questões elaboradas por Poletto (2016) e Abate (2017).

POLETTO, Pollyana. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana:** O ir e vir por meio do Transporte Público Coletivo. 2016. 233 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão.

ABATE, Alexandre Antonio. **As vozes dos cidadãos:** Uma análise sobre a (i)mobilidade, a (in)acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP. 2017. 178 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Cidade: Ribeirão Preto - SP

Entrevistado(a):

Cargo/função:

Entrevistador(es):

Local de realização da entrevista:

Telefone do(a) entrevistado(a):

Dia:

Horário aproximado:

Gravada () sim () não

Transcrita () sim () não	Transcrita por:
Nome do arquivo com a gravação:	
Nome do arquivo com a transcrição:	
<p>1) Qual a sua formação profissional? Qual a função ou o cargo que ocupa? Há quantos anos trabalha nesse cargo? Quais as principais atividades que são da sua responsabilidade?</p> <p>2) De acordo com a Lei N° 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar seus planos de mobilidade. Qual o órgão responsável pela elaboração desse plano para Ribeirão Preto? Como ele foi elaborado? Ele já foi implementado? Houve participação popular em sua elaboração? Houve apoio de assessoria externa à Prefeitura Municipal para sua execução?</p> <p>3) Conforme documento disponibilizado pela Prefeitura Municipal, de 2020 a 2024, várias ações serão feitas em prol da revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, partindo do pressuposto de que ele foi elaborado em 2012 e desde então a cidade passou por diversas transformações, sobretudo a implementação do Cristo Redentor, também chamado de Bairro Vida Nova Ribeirão, com aproximadamente 7 mil residências, além da criação da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, instituída pela lei nº 1290/2016, e que abrange 34 municípios. Pergunta-se:</p> <p>a) Quais as principais propostas dessa revisão? Solicitar, principalmente, as propostas referentes ao transporte público e às obras do sistema viário.</p> <p>b) Há áreas da cidade cujos cidadãos apresentam problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas e, portanto, estão sendo tratadas como áreas prioritárias para intervenção no âmbito dessa revisão?</p> <p>c) Há reuniões ou audiências públicas para que a população possa participar e opinar a respeito das ações necessárias? Se sim, qual a sua avaliação sobre a participação das pessoas? Como estão sendo consideradas as necessidades dos cidadãos? Se não, por que não ocorrem? Falta iniciativa por parte das pessoas para participarem ou o poder público não promove esses espaços de diálogo?</p> <p>d) O referido documento também informa que o município, após 2012, obteve recursos junto ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a realização de obras de infraestrutura, reunidas no Programa Ribeirão Mobilidade. Qual a quantidade de recursos recebida? Quais obras foram realizadas ou estão em fase de execução? Quais os objetivos primordiais do referido programa?</p> <p>4) De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte público coletivo deve ser acessível a toda a população. A tarifa cobrada em Ribeirão Preto é adequada e acessível para todos os usuários, considerando os diferentes níveis de renda existentes?</p>	

5) Como o Sr. (Sra.) avalia as condições do sistema de transporte público coletivo em Ribeirão Preto? Ele atende todas as áreas da cidade? Os itinerários disponíveis são suficientes? A quantidade de ônibus disponibilizada e a periodicidade nos atendimentos são suficientes? Explique.

6) a) Como foi planejado o oferecimento do serviço de transporte público para o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor"? Houve um debate entre a empresa que presta os serviços e o poder público municipal? Houve o aproveitamento de itinerários anteriores, tendo ocorrido apenas a ampliação do trajeto?

b) O Sr. (Sra.) considera que o oferecimento do transporte público para o referido conjunto é suficiente para satisfazer as necessidades de deslocamento da população? Explique.

7) O Sr. (Sra.) considera que os moradores do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" possuem mobilidade e acessibilidade adequadas para terem acesso às principais áreas de consumo, de lazer e de trabalho da cidade? Explique.

8) O Sr. (Sra.) considera que, em Ribeirão Preto, há facilidade de acesso dos moradores de todos os bairros da cidade às principais áreas comerciais, de lazer e de trabalho? Em caso afirmativo, exemplifique. Em caso negativo, o que seria necessário para que toda a população e especialmente a de menor renda, possa ter o direito de ir e vir assegurado de forma satisfatória e efetiva?