



AS (IM)POSSIBILIDADES DE MOBILIDADE URBANA NA PERIFERIA: FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E DIREITO À CIDADE EM CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS, SÃO PAULO – SP

Karina Malachias Domingos dos Santos¹

RESUMO

Neste artigo buscamos objetificar elaborar um estudo para direcionar uma pesquisa sobre as periferias urbanas de Cidade Tiradentes e São Mateus, distritos da Zona Leste do município de São Paulo. A priori, buscamos demonstrar elementos do processo de fragmentação socioespacial, em seus vetores, dimensões e escalas. Compreendemo-la como um contraponto ao Direito à Cidade, pois erigimos a hipótese de que os sujeitos periféricos possuem limitação significativas de apropriação da cidade e de suas funções, estruturas e equipamentos como um todo, ou apenas lidam com distintas referências de cidade, de forma a ser um esboço para pensar no tema proposto ao Grupo de Trabalho de Direito a Cidade.

Palavras-chave: Produção do Espaço Urbano; Fragmentação Socioespacial; Mobilidade Urbana; Experiências Urbanas; Direito à Cidade.

RESUMEN

En esta investigación, buscamos objetivar la elaboración de un estudio para dirigir una investigación sobre las periferias urbanas de Cidade Tiradentes y São Mateus, distritos de la Zona Este de la ciudad de São Paulo. A priori, buscamos demostrar elementos del proceso de fragmentación socioespacial, en sus vectores, dimensiones y escalas. Lo entendemos como un contrapunto al Derecho a la Ciudad, ya que planteamos la hipótesis de que los sujetos periféricos tienen limitaciones importantes para apropiarse de la ciudad y sus funciones, estructuras y equipamientos en su conjunto, o solo tratan diferentes referentes de la ciudad, de alguna manera. ser un esbozo para reflexionar sobre el tema propuesto al Grupo de Trabajo por el Derecho a la Ciudad.

Palabras clave: Producción de espacio urbano; Fragmentación socioespacial; Mobilidad urbana; Experiencias urbanas; Derecho a la Ciudad.

¹ Mestranda no Programa de Pós – Graduação em Geografia da Universidade Estadual de São Paulo, Campus de Presidente Prudente/SP karina.malachias@gmail.com;



INTRODUÇÃO

A mobilidade é uma dimensão do cotidiano determinante para a apreensão da vida nas cidades, seja em estudo se apropriando de suas infraestruturas ou na reprodução das práticas espaciais, como a mobilidade cotidiana e acessibilidade, suas ações e fluxos compreender o movimento das pessoas nas cidades. Ao trabalhar com esta dimensão, é posto como um desafio realizar um estudo sobre as (im)possibilidades posicionadas sobre a mobilidade de áreas periféricas, visto em Santos (2021) que pode ser capaz de ser estudado para compreender processos de maior natureza, como as desigualdades socioespaciais e a Fragmentação Socioespacial.

REFERENCIAL TEÓRICO

Em Harvey (2012), verifica-se que não há um tempo e um espaço com sentido único e objetivo devido à diversidade de concepções e percepções humanas, sendo que essas são criadas por meio de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social. Compreendemos que as práticas espaciais ligadas à mobilidade urbana e cotidiana (LEGROUX, 2021) possibilitam a identificação de experiências urbanas que podem nos mostrar distintas apropriações da Cidade. No cotidiano dos cidadãos a mobilidade tem um papel fundamental nas ações espaciais inerentes às dinâmicas urbanas. É, em primeira análise, uma prática espacial e permite pensarmos que sujeitos sociais possam ter ações, movimentos e trânsitos por distintos espaços (BARBOSA, 2016), com distintas intensidades e possibilidades. Ou seja, pela Mobilidade Urbana é possível avaliar dimensões espaciais, sejam elas atribuídas às dimensões básicas da vida, como o habitar, o estudar, o trabalhar, o lazer e o consumo. Em complemento, desde tais avaliações se pode compreender processos de maior impacto, como os de diferenciação e fragmentação socioespacial, e condições de maior peso, como as desigualdades socioespaciais. Em nossa perspectiva, desde os estudos sobre mobilidade, há a possibilidade de se olhar para diversos enfoques pela compreensão dos sujeitos nos espaços vividos e circulados pelos mesmos, o que nos possibilita questionamentos de como esses sujeitos constroem suas práticas espaciais e suas experiências urbanas (SANTOS, 2021).



Para Legroux (2021) e em nossa concepção em concordância ao autor, a mobilidade pode ser colocada como uma “condição essencial do acesso à cidade e às suas amenidades, e, portanto, do grau de integração/fragmentação das pessoas na sociedade e no espaço.” (LEGROUX, 2021) Neste sentido, caminhando para pensar as (im)possibilidades nestas práticas, sobre as áreas investigadas neste trabalho. Assim compreendemos o direito à cidade em uma dimensão simbólica, mediante o apelo de mudança, a heterotopia proposta por Lefebvre (2001), que se estabelece entre o espaço de confronto e conflito pela possibilidade de uma nova cidade, desta forma a mobilidade pode destacar tal mudança.

Em Santos (2021) a autora trabalha com a perspectiva Pereira (2006), amplia a mobilidade com a necessidade de conceitualização produtos de acessibilidade em pares atrelados aos diversos meios de transportes, usuais aos percursos urbanos e dentro da relação espaço-tempo dos sujeitos. A autora destaca que “o planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, de saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial.” (PEREIRA, 2006 p. 64). O que entendemos como pilares para a produção fragmentária da cidade.

METODOLOGIA

Nossa metodologia de pesquisa consiste no uso de técnicas quali-quantitativas para a compreensão dos nossos objetivos, como entrevistas aos sujeitos que comporão a pesquisa, pensando na produção da informação e avaliação de suas experiências urbanas. Tais entrevistas combinam-se com procedimentos para a representação de percursos urbanos, por meio de técnicas netnográfias e de registro remoto por aplicativos. Em complemento são colhidos dados quantitativos sobre a mobilidade desses sujeitos, cidadãos periféricos, desde pesquisas até o tipo origem-destino. Esse conjunto nos possibilitará a avaliação de práticas espaciais desde Cidade Tiradentes e São Mateus.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados apresentados são sínteses de uma primeira aproximação com a realidade das áreas no qual buscamos compreender, como ponto de partida para avançarmos metodologicamente em técnicas aprofundadas nos estudos sobre mobilidade urbana na geografia. Consequentemente, iremos apresentar representações já elaboradas em pesquisas anteriores em conjunto aos dados primários obtidos.

Desta forma trata-se, este trabalho, de resultados parciais de uma dissertação de mestrado em produção. Para o desenvolvimento parcial dos resultados demonstraremos produtos apreendidos na pesquisa direcionada a São Mateus, distrito que pesquisado neste trabalho, em conjunto à Cidade Tiradentes, assim buscamos ampliar a formas de análise dos resultados, lidando assim com uma pesquisa comparativa e representativa sobre ambas periferias. Desta forma, por meio dos resultados parciais, já podemos lidar com a dimensão da mobilidade e refletir sobre as possibilidades metodologias empregadas em ambas as áreas da pesquisa.

Em São Mateus, no que tange a caracterização da Mobilidade, temos a demonstração da infraestrutura e dos equipamentos especializados nas principais vias de acessos. Podemos observar uma contiguidade de equipamentos, como os pontos de ônibus, que delimitam os trajetos das linhas de transporte coletivo que passam pelo distrito, sendo a Avenida Mateo Bei a maior concentradora desses equipamentos, seguida pela Avenida Sapopemba, onde se localiza a Estação do Monotrilho de São Mateus e o Terminal de ônibus Metropolitano de São Mateus. As demais vias de acesso dão suporte à Avenida Mateo Bei, ligando o acesso do distrito às áreas centrais, no próprio distrito e bairros vizinhos. É possível observar concentrações de pontos de ônibus fora dos eixos das principais vias, tornando possível a movimentação fora delas, atendendo ao interior do Distrito.

Figura 1. Distrito de São Mateus Infraestrutura e Equipamentos de mobilidade. 2021



FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA
DO ESTADO DE SÃO PAULO

Legenda

Estação de Metrô

Ponto de Ônibus

Limite Distrital

São Mateus

Principais Vias

AV ARICANDUVA

AV MARIA CURSI

AV MATEO BEI

AV RAGUEB CHOIFI

AV RIO DAS PEDRAS

AV SAPOEMBA

R ANDRE DE ALMEIDA

Elaboração cartográfica: OLIVEIRA, Pablo M., 2020. Organização dos dados: SANTOS, Karina M.D., 2020.
Datum: SAD69 - UTM 21S. Software: QGIS 3.18 "Pi". Escala: 1:30.000

Percebe-se que as principais vias discriminadas na Figura 1 são locais de maior expressão de centralidade no distrito. A concentração em uma área normalmente ocorre a partir da existência, naquele local, de algum fator indutor que fomenta tal processo (CORRÊA, 2011). Observamos que esta centralidade emana da concentração de pessoas e fluxos advindos de estabelecimentos de comércio e que os equipamentos e serviços de mobilidade criam áreas centrais lineares, ao longo dos trajetos formados por essa dupla (equipamentos e serviços voltados à mobilidade).



Quadro 1. São Paulo. Distrito de São Mateus. Modal de Transporte e motivos dos deslocamentos, 2021

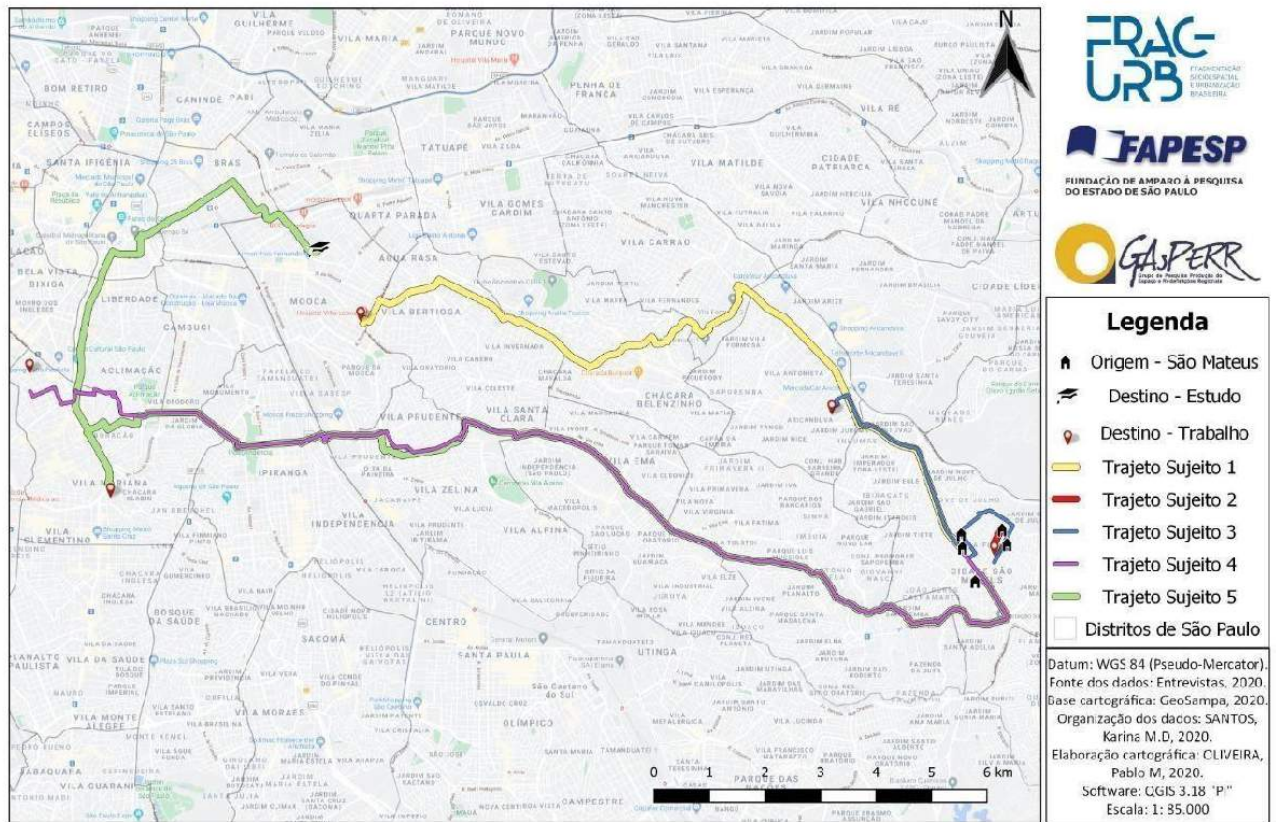
| Percurso Individual | Sujeito 1 | Sujeito 2 | Sujeito 3 | Sujeito 4 | Sujeito 5 |
|---|---|---|--|---|---|
| Modal de Transporte | Ônibus (transporte público coletivo) | A pé (pedestre) | Automóvel (particular) | Ônibus e Metrô (transporte público coletivo) | Ônibus e Metrô (transporte público coletivo) |
| Motivo dos deslocamentos (de acordo com as dimensões analíticas pesquisadas) | Trabalho | Trabalho | Trabalho | Trabalho | Trabalho e Estudo |
| Tempo de percurso (tempo de ida até o destino) | 1 hora e 30 minutos | 15 minutos | 20 minutos | 1 hora e 30 minutos | 2 horas |
| Distância percorrida | 14 km (distância calculado pelo Google Maps) | 400 m (distância calculado pelo Google Maps) | 4,3 km (distância calculado pelo Google Maps) | 21 km (distância calculado pelo Google Maps) | 19 km (distância calculado pelo Google Maps) |

Elaboração da pesquisadora com os dados presentes nas Entrevistas em 2020, extraído de SANTOS (2021).

No Quadro 1 e Figura 2 conseguimos identificar deslocamentos cotidianos desses sujeitos, observando que, para aqueles que tem como principal modal o transporte público coletivo, como os ônibus e metrô, suas experiências com a cidade estão mais espaçadas, porém, como relatado pelos próprios sujeitos, essa experiência se dá dentro do transporte público coletivo, pois, assim como há uma grande distância percorrida, também há um longo período utilizando-se esses modais e não executando outras atividades. Aos sujeitos que não utilizam os modais de ônibus e metrô cotidianamente, sua mobilidade está restrita ao bairro, onde observamos maior deslocamento para outras atividades, durante o tempo disposto a ir e voltar do trabalho. Por fim, demonstramos que esses sujeitos estão dados a uma lógica espaço-temporal do trabalho e sua

apropriação da cidade como um todo reflete-se nas impossibilidades dadas às condições de mobilidade oferecidas a estes sujeitos.

Figura 2. São Paulo. Distrito de São Mateus. Principais percursos realizados pelos sujeitos (Origem – Destino). 2021



Elaboração: OLIVEIRA E SANTOS, 2020 retirado de SANTOS, 2020.

Os dados relativos à mobilidade de Cidade Tiradentes, são dados primários que constituem em uma primeira apresentação dos modais, e a relação com o tempo estabelecidos em seus percursos. Demonstrando uma relação distinta ao em São Mateus, no qual conseguimos obter uma parcela maior de equipamentos e infraestrutura de mobilidade, inviabilizando uma diminuição no percurso e tempo nestes modais. É



possível fazer tal relação com a Figura 3, com os equipamentos e infraestrutura que abastecem o distrito em contraste a Figura 1

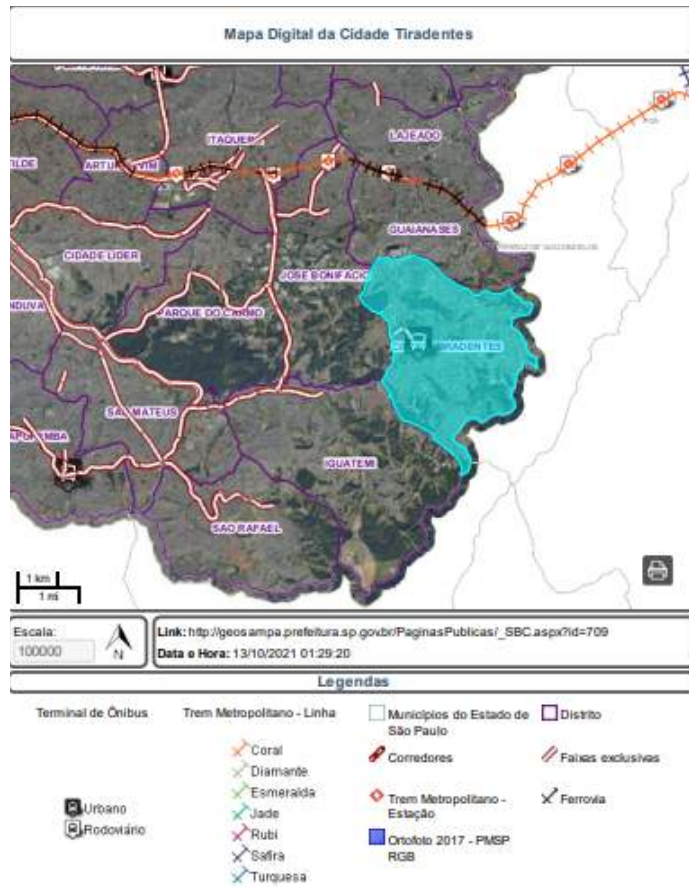
Quadro 2. São Paulo, Cidade Tiradentes Relação de tempo das linhas de ônibus no distrito.

Relação de tempo, velocidade média e distância entre o terminal Cidade Tiradentes e as estações Guaianases e Itaquera e o terminal São Mateus

| Local | Distância | Dia da semana | Tempo e velocidade | |
|-----------------------------|-----------|---------------|---|--|
| | | | Manhã (origem terminal Cidade Tiradentes) | Tarde/noite (destino terminal Cidade Tiradentes) |
| Guaianazes Linha 3064-10 | 6,7 km | Segunda-sexta | 40 min (10,1 km/h) | 50 min (8,0 km/h) |
| | | Sábado | 37 min (10,9 km/h) | 49 min (8,2 km/h) |
| | | Domingo | 37 min (10,9 km/h) | 45 min (8,9 km/h) |
| Itaquera Linha 3787-10 | 10 km | Segunda-sexta | 74 min (8,1 km/h) | 84 min (7,1 km/h) |
| | | Sábado | 73 min (8,2 km/h) | 73 min (8,2 km/h) |
| | | Domingo | 59 min (10,2 km/h) | 66 min (9,1 km/h) |
| São Mateus Linha 4018-10 | 10 km | Segunda-sexta | 56 min (10,7 km/h) | 65 min (9,2 km/h) |
| | | Sábado | 52 min (11,5 km/h) | 57 min (10,5 km/h) |
| | | Domingo | 42 min (14,3 km/h) | 54 min (11,1 km/h) |

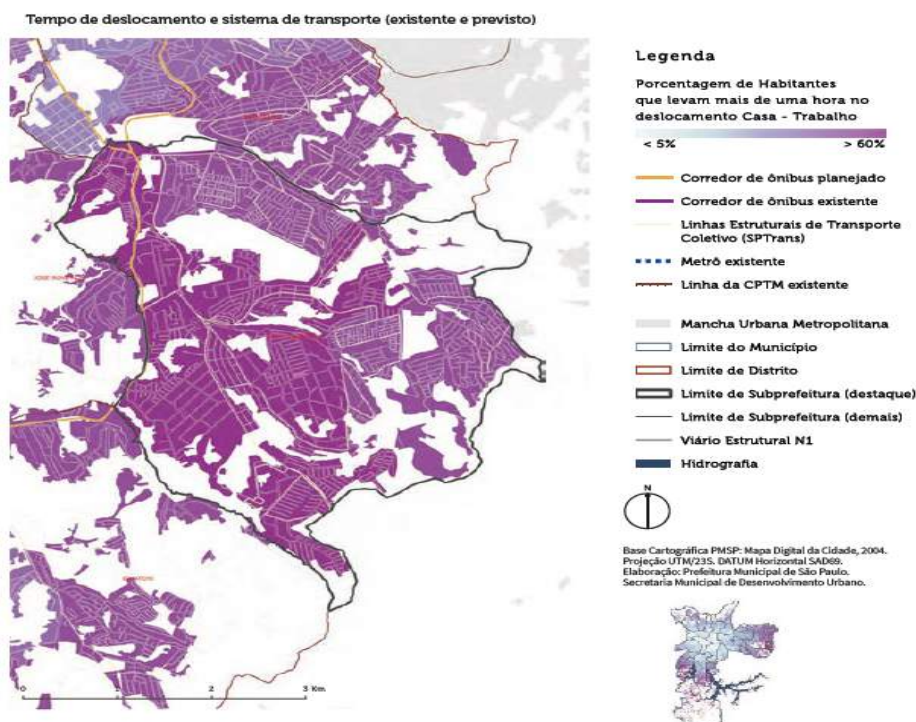
Fonte: Extraído do documento técnico Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 42 - 2020 - 1º quadrimestre.

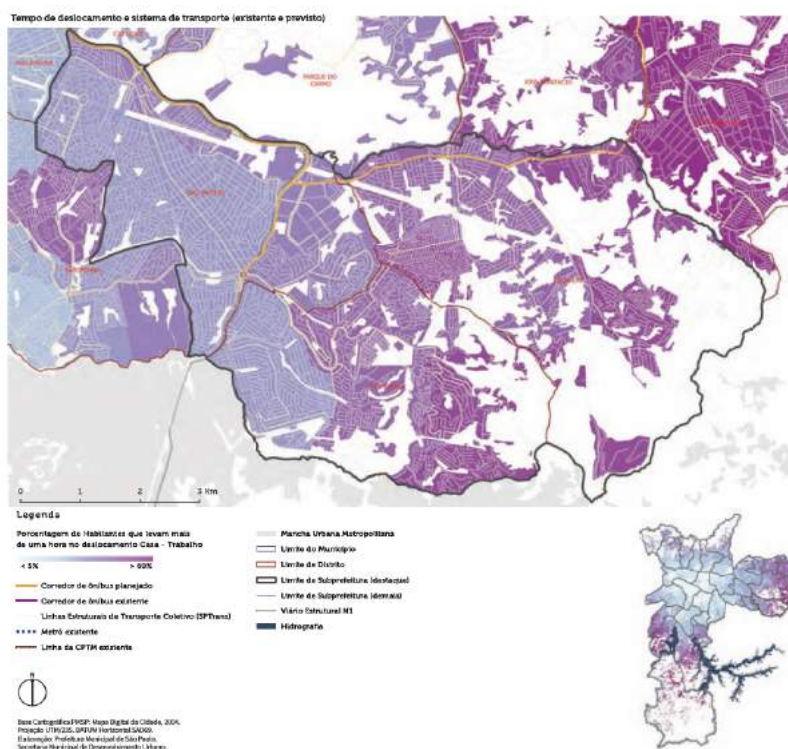
Figura 3. Mapa de Infraestrutura Cidade Tiradentes



Fonte: Mapa Digital, GeoSampa. 2021.

Figura 4 e 5. São Paulo. Prefeitura Regional de Cidade Tiradentes e São Mateus. Tempo de deslocamento de transporte (existente e previsto). 2016





Extraído de: Prefeitura de São Paulo
<<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/>>. Em 08/11/2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, entendemos que há desafios impostos, metodologicamente e analiticamente, à pesquisa, em consequência do estudo comparativo de duas áreas periféricas da Cidade de São Paulo que, embora localizem-se na Zona Leste, possuem diferenças profundas, destacadamente, na produção da cidade e da habitação. Cidade Tiradentes é marcada pela produção da habitação social pelo Estado, enquanto que, em São Mateus a ocupação tenha surgido da autoconstrução. Isso poderá implicar em distinções nas práticas dos sujeitos, o que avaliamos ao final do estudo comparativo, desta forma apresentando estudos parciais de uma pesquisa em andamento. .



AGRADECIMENTOS

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, ao Programa de Pós – Graduação em Geografia de Presidente Prudente, e pela oportunidade de publicação do meu trabalho ao XVI Encontro Nacional de Pós – Graduação e Pesquisa em Geografia e ao Grupo de Trabalho de Direito à Cidade que possibilitou compartilhamentos construtivos.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, J. L. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade.** In R. Balbim, C. Krause, & C. C. Linke (Eds.), *Cidade e movimento: Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.* Instituto de Pesquisa. p 43–54, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7133>.
- CORRÊA, R. L. **Organização do Espaço: dimensões, processo, forma e significados.** *Geografia*, Rio Claro, v. 36, p. 7-16, 2011.
- LEGROUX, J. **A TRIPLICIDADE DO ESPAÇO E DAS PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE PARA O ESTUDO DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL.** *GEOgraphia*, v. 23, n. 51, 19 jul. 2021.
- LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade.** Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].
- MARES R. y WHITACKER A. (2019). Fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e cotidiano na Bahia, Brasil. **Papeles de Coyuntura** 46, 304-327. Recuperado de: <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/9009>.
- SANTOS, K. M. D. **Fragmentação socioespacial e experiências urbanas no distrito de São Mateus, Cidade de São Paulo-SP**, BP.IC. 2021. SPOSITO, M. E. B. *Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb).* São Paulo, Fapesp, 2018 [projeto de pesquisa temático].
- SANTOS, K M D. **O USO DE TÉCNICAS NETNOGRÁFICAS PARA REPRESENTAÇÕES DE PERCURSOS URBANOS PERIFÉRICOS EM SÃO MATEUS, CIDADE DE SÃO PAULO – SP.** Semana de geografia da FCT UNESP (21.: 2021: Presidente Prudente) Anais da XXI Semana de Geografia da FCT/UNESP: Outras Geografia e (a)diversidades: experiências e potencialidades; 2021. 916.: il. Disponível em: <https://www.fct.unesp.br/#!/graduacao/geografia/apresentacao>
ISBN: 1981-1047



XIV ENCONTRO NACIONAL DE
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
GEOGRAFIA

EDIÇÃO ONLINE

10 À 15 DE OUTUBRO DE 2021

ISSN: 2175-8875

Sposito, Eliseu S; Sposito, Maria E.B. **Fragmentação Socioespacial**. Mercator, Fortaleza, v.19 , e19015, 2020.

Diagnóstico de mobilidade urbana: uma análise sobre o potencial de uso de bicicletas no distrito de Cidade Tiradentes **Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 42 - 2020 - 1º quadrimestre.**