
Fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e cotidiano na Bahia, Brasil

Socio-spatial fragmentation, urban mobility and everyday life in Bahia (BR)

Rizia M. Mares¹

Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, São Paulo, Brasil

Arthur M. Whitacker²

Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, São Paulo, Brasil

Resumen

Con el presente texto, reflexionamos sobre la producción de una ciudad fragmentada, basada en dimensiones que nos permitieron analizar cambios en las prácticas espaciales de la ciudad asociadas con la difusión de nuevas formas espaciales de consumo específicas de cada forma. Esta reorientación de las prácticas espaciales expresa una lógica creativa de acciones que limitan el acceso de los sujetos sociales a espacios para la realización de la vida colectiva y producen diferentes modos en su uso, al tiempo que expanden los espacios marcados por una separación espacial y social. Por lo tanto, consideramos que la movilidad urbana asociada con la accesibilidad urbana son claves analíticas para esta diferenciación en usos con una fuerte implicación en la sociabilidad urbana, ya

¹ Doutoramento no programa de pós-graduação em Geografia, na Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus de Presidente Prudente, São Paulo, atua junto aos grupos de pesquisa GAsPERR — Produção do Espaço e Redefinições Regionais e o grupo de pesquisa Urbanização e Produção de Cidades na Bahia.

<https://orcid.org/0000-0001-9332-8803>
r.mares@unesp.br

² Professor do departamento de Geografia e do programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus de Presidente Prudente, São Paulo. Coordenador e membro do grupo de pesquisa GAsPERR — Produção do Espaço e Redefinições Regionais e da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias.

<https://orcid.org/0000-0002-7112-4137>
whitacker@uol.com.br

Cómo citar

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>

que las distancias espaciales establecen barreras físicas que aseguran el distanciamiento social y la evitación de los otros. Por lo tanto, analizar los procesos socioespaciales a la luz de la movilidad urbana y la accesibilidad puede mostrar matices de un cambio en la propia lógica de producción de la ciudad. Por lo tanto, nos permite pensar en una agenda de investigación que avanza en identificar la fragmentación socioespacial que se evidencia a través de las prácticas espaciales que denuncian la negación del encuentro y la centralidad misma como una condición urbana. La investigación se desarrolló a partir de encuestas realizadas en la ciudad de Bahia da Vitória da Conquista sobre los pares movilidad-accesibilidad. Los principales resultados apuntan a una ciudad rodeada de las prácticas de los habitantes de la ciudad, quienes la usan de forma apropiada, lo que señala una posible imagen de fragmentación socioespacial.

Palabras clave: Producción de espacio urbano; desigualdad socioespacial; prácticas espaciales; ciudades medianas; Vitória da Conquista.

Abstract

Within the present text, we reflect on the production of a fragmented city based on the dimensions that allowed us to analyse changes in the particular practices associated to the diffusion of new forms of spatial consumption and one of these in particular.

This reorientation of spatial practices expresses a creative logic of actions which limit access of social subjects to spaces for the realization of collective living, producing diverse ways of its use, while expanding spaces marked by social and spatial segregation.

For this reason, we consider that urban mobility associated to accessibility act as analytical keys for this differentiation of uses that rebound strongly on urban sociability because of the spatial distances established by physical barriers which assure social alienation and people's avoidance.

That is why to analyse this social and spatial processes in the light of urban mobility and accessibility may show shades of a change in the logic of producing the city. Therefore, it allow us to think on purpose of a research agenda on the identification of social and spatial fragmentation that

would make itself evident through the spatial practices that denounce encounter's negation and the centrality as an urban condition. The research was developed from surveys carried on the mobility of peers in the city of Bahía da Vitória da Conquista. The main results point at a city full of practices of its inhabitants, which they use and use appropriately, building a possible image of socio-spatial fragmentation.

Keywords: Production of urban space; Socio-spatial inequality; Space practices; Medium-cities; Vitória da Conquista.

Introdução

Diferentes motivações e dinâmicas têm contribuído para um relativo espraiamento urbano, caracterizando determinadas cidades médias por dois processos combinados: dispersão e policentralidade, como aponta Whitacker (2019). Em razão disso, o crescimento do tecido urbano dá-se de modo descontínuo, com crescente complexificação da estrutura espacial (Whitacker, 2018). Isso pode ser retratado em diversas cidades médias brasileiras (Whitacker, 2018) e é marcado pela desconcentração reconcentrada de infraestruturas, equipamentos

e serviços, causa e consequência de alterações de hábitos e da rotina dos cidadãos e que tem como principais características o espalhamento e a contraposição espacial de pobres e ricos, bem como a instauração de uma ordem espacial em que a relação centro-periferia vai dando lugar, paulatinamente, a uma relação de policentrismo, em que não apenas há mais de um centro, mas também de centros qualitativamente diferentes. A isso, combina-se a constituição de periferias, não mais de uma periferia. Periferias pobres, marcadas pela ocupação ou por políticas públicas de habitação social, e periferias ricas, onde se combinam espaços residenciais fechados, novos espaços de consumo, centros de eventos e outros usos (Sposito, 2004).

Esse quadro serviu de ponto de partida para avaliarmos os deslocamentos dos cidadãos de Vitória da Conquista, estado da Bahia, nordeste do Brasil, a partir de inquéritos realizados após a definição de uma amostra. Tomamos os deslocamentos como elemento-chave, porque o movimento dessas pessoas na cidade indicaria os percursos realizados

entre os espaços e, por conseguinte, entre as dimensões, do lazer, do trabalho e da moradia. A combinação desse movimento permite uma distinção importante na mobilidade, ao que chamaremos de “mobilidade ofertada” e “mobilidade efetiva”. A primeira estabelece-se pela avaliação dos meios de consumo coletivos postos à disposição do sujeito para que aconteça seu movimento pela estrutura da cidade. Associa-se diretamente à acessibilidade, a qual está atinente às áreas, não ao sujeito (Whitacker e Sousa, 2014). A segunda, a mobilidade efetiva, é aquela que mais poderia contribuir, de forma imediata, para a análise de processos extremos de diferenciação socioespacial, tal qual a fragmentação. Isso porque, neste último caso, avalia-se, efetivamente, como se desloca o cidadão: para quais áreas da cidade se dirige com distinção de um deslocamento imposto, aquele do trabalho, por exemplo, de um deslocamento possível, aquele do lazer, no caso em estudo. Estabelece escolhas, em certa medida, influenciadas pelas condições de mobilidade, de acessibilidade, além daquelas ditadas pelo acesso *stricto sensu* a uma

área: onde se pode entrar. Isso se traduzirá em onde se pode consumir, onde se pode ter lazer, decisões segmentadas pela renda e por motivações subjetivas de pertencimento ou acolhida.

Metodologia

Para interpretar a fragmentação socioespacial a partir da análise do grau de mobilidade e acessibilidade observável pelas práticas espaciais cotidianas, nosso caminho metodológico estrutura-se com base nas seguintes abordagens: destacamos a revisão bibliográfica sobre os processos socioespaciais como o de fragmentação, avaliado como em curso na cidade de estudo. Isso nos possibilitou estabelecer o pressuposto de que a cidade é produzida e apropriada por distintos grupos sociais, com interesses e ações nem sempre coincidentes. A partir dessa questão, analisamos como novas formas espaciais de consumo podem ser produto e condição para o acirramento das desigualdades e, no período contemporâneo, revelar um aprofundamento na diferenciação socioespacial; com o apoio em resultados de 270 inquéritos aplicados em cidadãos em Vitória da Conquista, que foram complementados com informações de bancos de dados on-line (público e privado), analisamos relações entre mobilidade e acessibilidade que fossem

indicativas de práticas espaciais voltadas aos espaços e ao consumo que denunciasses a diferenciação socioespacial; trata-se das considerações, alçadas a partir das duas dimensões anteriores, que nos possibilitaram identificar um processo de diferenciação socioespacial mais intenso que nos permitiu avaliar a ocorrência da fragmentação socioespacial em Vitória da Conquista e, ao mes-

mo tempo, refletir sobre uma nova agenda de pesquisa que tome a investigação da eventual ocorrência desse processo extremo de afastamento em cidades baianas como tema, que considere ou indique particularidades deste à luz de outras dimensões na urbanização brasileira.

Resultados

Nesse contexto, apresentamos dados sobre o deslocamento dos nossos inquiridos em relação aos espaços de moradia, trabalho e lazer (figura 1). Os bairros que mais se destacaram, sobretudo, em relação ao trabalho e ao lazer, são aqueles em que vêm sendo realizadas ações e investimentos em sua infraestrutura e valorização do solo urbano, tanto com recursos públicos como privados, como os bairros Candeias, Felícia e Brasil. No caso do lazer, as áreas de comércio e serviços voltadas a esse fim dispõem de infraestrutura que facilita a mobilidade dos cidadãos usuários de veículos automotivos ou dos que utilizam o transporte público coletivo, como o bairro Centro, onde está localizado o terminal urbano.

Vitória da Conquista, Bahia, Brasil. Localização das áreas de deslocamento dos cidadãos — moradia, trabalho e lazer..

Figura 1

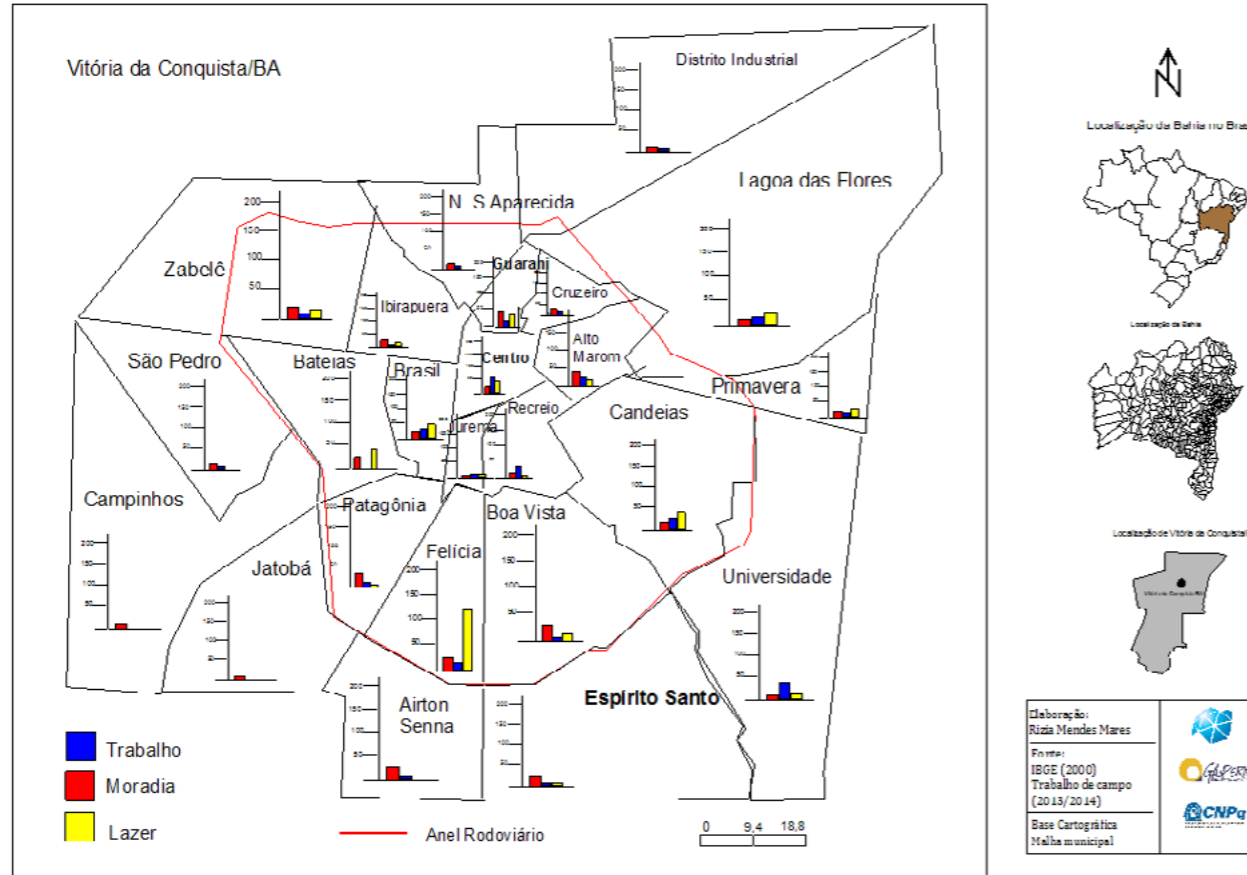


Figura 17: Deslocamento - casa, trabalho e lazer -. Vitória da Conquista/BA, 2015.
Fonte: pesquisa de campo, 2014.

Fonte: Mares (2014).

Com base nos inquéritos aplicados aos moradores da cidade de Vitória da Conquista, distribuídos por quatro setores da cidade (leste, oeste, norte e sul), e na diversidade sócio-ocupacional, avaliamos as representações que eles construíram quanto à

mobilidade (quadro 1) e à acessibilidade urbana (quadro 2), com qualificações a partir de uma provocação que lhes solicitava a associação de três termos aos conceitos de “mobilidade” e “acessibilidade”.

Representações dos inquiridos sobre a mobilidade urbana*. Quadro 1
Vitória da Conquista, 2014

Tempo	Velocidade	Conforto	Confiabilidade	Espaço	Segurança	Ambiente	Outros
Ônibus lento	Ônibus em longos itinerários	Ausência de iluminação	Atraso nos horários	Falta de educação e informação	Desrespeito com o pedestre	Sujeira	Vergonha
Perda de tempo na espera	Trânsito péssimo	Ausência de infraestrutura	Vias perigosas	Não há espaço para o pedestre	Insegurança	Muitos ruídos	Ausência de ações nessa área
Atrasos	Engarrafamento	Frota precária	Violência	Excesso de carros	Imprudência	Poluição	Opção por transporte alternativo (vans)

Tempo	Velocidade	Conforto	Confiabilidade	Espaço	Segurança	Ambiente	Outros
Quadro de horários inadequados	Ausência de vias de escoamento	Desorganização	Desrespeito dos funcionários	Insuficiência de ciclovias	Ausência de estações		Falta de investimento
Cansativo	Faltam outras opções de transporte	Sinalização de trânsito adequada	Sinalização de trânsito adequada	Crescimento intenso da cidade	Irresponsabilidade		Satisfação
		Lotação	Sem planejamento	Ruas estreitas	Furtos		Sem resposta
		Frota insuficiente	Só táxi	Centro sem estrutura	Ausência de fiscalização		Falta de universidade
		Estrutura e divisão de itinerários diferenciados	Ausência de gestão do poder público	Ausência de gestão do poder público			Boa só com táxi
		Funcionários desqualificados	Opção por motocicleta				Melhora das condições de trabalho
		Descaso	Sem fluidez				Tem serviços, falta estrutura
		Terminal central inadequado					péssimo ir de ônibus, queria usar bicicleta
		Alto custo da tarifa					
		Combustível caro					
		Estresse					
		Dificuldade para sair com crianças					
		Ausência de outros terminais de ônibus					
		Pontos de ônibus precários					

Fonte: elaboração própria a partir da pesquisa de campo, 2014.

*Com referência em Vasconcelos (2000), sobre a iniquidade do transporte urbano.

Representações dos inquiridos sobre a acessibilidade urbana*.
Vitória da Conquista, 2014

Quadro 2

Tempo	Velocidade	Conforto	Confiabilidade	Espaço	Segurança	Ambiente	Outros
Longos itinerários	Trânsito caótico	Sem infraestrutura nas praças e ruas	Má administração	Não tem mobilidade	Insegurança	Não há saneamento	Péssima
Quadro de horários insuficientes	Acessíveis pela proximidade	Não há lazer para quem não tem condição	Insegurança	Não há espaço para pedestre	Não há sinalização	Sujeira	Só há bares e restaurantes Não tem teatro
Longo tempo de espera pelo ônibus		Falta entretenimento, lazer	Não desperta o interesse	Não há espaços para atividade física	Ausência de acessibilidade para deficientes	Sem esgoto	Procura lugares que dá para ir
Não pode sair e chegar a qualquer hora		Ausência de transporte coletivo de qualidade	Bons lugares, sempre frequente	Mais praças	insegurança		É possível consumir nesses locais
Atrasos		Sem pavimento	Não cumpre horários	Terminal central problemático	Muita dificuldade em encontrar lugares seguros		Deve existir amor
		Demanda maior que a oferta	Só o centro é acessível	Muitas motocicletas	Assalto		Sem resposta
		Insuficiência de renda	Áreas agradáveis		Não tem tranquilidade nem paz		Não frequenta área de lazer
		Jardins e praças sem estrutura	Bom se for perto de casa		Organizado		Deveria ser melhor. A prefeitura só faz lazer no fim de ano. Festival de Inverno só privado, impede de ir.
		Lotação	Não tem estrutura urbana		Falta segurança para retornar para casa, bem como nos lugares por onde há circulação de pessoas		Deveria cuidar dos jovens vulneráveis com oficinas, espaços para eles.

Tempo	Velocidade	Conforto	Confiabilidade	Espaço	Segurança	Ambiente	Outros
		Itinerários insuficientes	O centro é mais razoável		Violência		Não tem muito dinheiro e tempo para o lazer, aproveita os dias de promoção, e para essas áreas tem sempre ônibus. Mas a cidade deixa a desejar, deveria ter mais opções de espaço público para o lazer.
		Variedade na oferta de transporte	Deveria ter mais quadras poliesportivas		Mais atenção e respeito ao idoso no ônibus.		O lazer é caro
		Só frequenta lugar chique, não tem queixas	Sem estacionamento		Sem fiscalização		Satisfação
		Ambiente familiar			Há discriminação com certas áreas da cidade		Precisa de trabalho
		Barato			Não há estrutura para deficientes e idosos		Nas praças, é mais barato, no shopping é tudo caro, o público favorece mais que o privado
		Diversão, entretenimento			Serviço público ruim, só tem particular		Só há show, barzinho ou ficar em casa como formas de lazer na cidade
		Quem tem carro é mais fácil, complica para quem tem que pegar ônibus, a acessibilidade é relativa					Não existe lazer em Conquista
		O lazer é ruim, clubes ruins e shows para shows para o público que gosta de ir a eventos dessa natureza.					Nada impede de ter acesso às coisas

Tempo	Velocidade	Conforto	Confiabilidade	Espaço	Segurança	Ambiente	Outros
		Oneroso					
		Áreas não são servidas de ônibus					
		Falta de educação das pessoas e dos funcionários					
		Não tem dinheiro para mudar de transporte, como pagar táxi					

Fonte: elaboração própria a partir da pesquisa de campo, 2013-2014.

*Com referência em Vasconcelos (2000), sobre a iniquidade do transporte urbano.

Discussão

As condições de mobilidade e acessibilidade estão para além das questões puramente técnicas são, pois, apoio para outras dimensões da experiência urbana reveladoras do movimento da e na cidade. Portanto, possuem uma significativa dimensão social e são imprescindíveis para assegurar aos cidadãos uma mobilidade ir-restrita e qualificada para uma melhor condição de vida na cidade (Orfeu, 2001).

Considerando o quadro geral e mais amplo de relações sociais, as quais definem as necessidades e condições de deslocamento, Villaça (2001) defende a tese de que o transporte seja uma força dominante na estruturação espacial urbana. Para esse autor, tais necessidades e condições de deslocamento são influenciadas pelas relações sociais de

produção, pelos estilos de vida, pela cultura, e atuam na definição e interação espacial. O desenvolvimento dos meios de transporte é, também, um incremento no processo de desconcentração ao se tornar um elemento lucrativo para os empresários que o gerenciam, de modo que é uma dinâmica espacial que lhes interessa produtivamente. A questão dos transportes pode ser considerada um fator importante na estruturação urbana pela dinâmica que promove, entretanto deve ser analisada com ponderação. Além disso, fatores como a insuficiência de renda, a estrutura deficitária dos transportes e das vias de circulação, o alto custo tarifário, condicionam a reprodução social ao espaço mais próximo, geralmente, o próprio bairro, não permitindo circulação pelas demais áreas da cidade com a frequência desejada. Logo, a análise das práticas espaciais deve considerar não apenas as condições de mobilidade que o sujeito dispõe, mas, também, o grau de acessibilidade das áreas de interesse, confirmando a condição de indissociabilidade entre esse par, mobilidade e acessibilidade, na compreensão da dinâmica da cidade.

As cidades contemporâneas, produzidas em adequação às novas funções econômicas, passam por um rearranjo na oferta de transporte para dinamizar a circulação e viabilizar as mudanças na estruturação do espaço urbano, sobretudo, por serem incorporadas às estratégias capitalistas de dominação. Sobre isso, Whitacker e Souza destacam que

A análise dos deslocamentos populares deve ser considerada tanto na dimensão analítica das lógicas que implicam na estruturação do espaço urbano quanto nas práticas espaciais que desta decorrem e, ao mesmo tempo, a reconfiguram. É, portanto, uma dimensão a se compreender na produção do espaço urbano, quanto se impõe como uma questão a ser enfrentada nas ações de gestão e do planejamento dos espaços urbanos. (2014, não paginado)

Ao se investir na acessibilidade às áreas comerciais, garante-se seu consumo, ou o consumo nelas, mesmo que de modo distinto, em virtude das condições de mobilidade diferenciadas dos usuários. Sobre isso, Sposito e Góes pontuam que

A acessibilidade é elemento que se combina com a proximidade quando se quer analisar as relações espaço temporais na cidade contemporânea, a partir da articulação por veículos automotivos. O que é próximo é, de fato, aquilo que está mais acessível a esse tipo de transporte, quando individual, pois ele potencializa os deslocamentos urbanos e o direito de escolha de trajetos a serem percorridos e de horários em que eles se realizarão. (2013, p. 127)

Whitacker e Souza (2014) analisam a acessibilidade e a mobilidade tomando como escalas a estrutura urbana e a dos sistemas de transporte. No que toca à estrutura urbana, entendem que a acessibilidade distinta e a mobilidade diferencial dos sujeitos podem sugerir uma separação entre os espaços em que se realizam as atividades da vida e os que se voltam às atividades capitalistas, denotando processos como diferenciação, segregação e fragmentação socioespacial. No caso dos sistemas de transporte, a mobilidade indica o deslocamento entre áreas de interesse dos cidadãos, expressa pela

relação de viagem por habitante num corte de tempo. Tal deslocamento normalmente dá-se em virtude da dinâmica de localização dos serviços, dos equipamentos urbanos desigualmente distribuídos, os quais resultam da formação desses processos de segregação socioespacial e não integração entre áreas de interesse, como as de cunho residencial, de lazer, do trabalho.

Sposito destaca que o espraiamento da cidade supõe maior mobilidade urbana e agrega tanto facilidades quanto dificuldades na realização desses deslocamentos. Considera como sendo um marco a ruptura no padrão, até então realizado no processo de urbanização, por haver uma prevalência na constituição de tecidos urbanos descontínuos, ao pontuar que:

Dois qualidades essências da cidade, a partir desse recorte, alteraram-se: a concentração e a unidade espacial, uma vez que a descontinuidade dos tecidos urbanos compõe novas formas espaciais que redefinem as relações entre extensão e intensidade, gerando níveis de densidade não apenas

menores, tomando-se a escala da cidade, mas diversos, tomando-se seus microespaços. Qualifica-se e quantifica-se, assim, a *descontinuidade da cidade*. (2010, p. 143, grifo da autora)

Para essa autora, a ampliação do tecido urbano põe em evidência deslocamentos cotidianos, rotineiros nas cidades, articulados com deslocamentos que são frequentes e de natureza urbana, sem que ocorram diariamente. Para Desse (1992) a implementação de grandes estruturas comerciais é grande difusora da expansão urbana ao selecionar as áreas em que serão implantados seus equipamentos comerciais, o que fomenta o deslocamento para esses novos espaços através do consumo. Um consumo que se realiza de modo diferenciado para cada grupo social, à medida que fatores como a localização residencial, do trabalho, influem nas condições de mobilidade e, por conseguinte, nas práticas espaciais.

Na figura 1, apontamos os locais de maior destino dos cidadãos para seus percursos. Quando desagregamos a informação

atinente ao lazer, aquela em que, de fato, a escolha se estabelece, ainda que consideremos o que descrevemos sobre as decisões segmentadas pela renda e por motivações subjetivas de pertencimento ou acolhida, notam-se dois elementos que devem ser cotejados aos quadros 1 e 2 e às informações sobre o local de moradia e sobre a renda dos respondentes. Primeiramente, o acesso aos locais de lazer e o acesso ao lazer, como categoria, apresenta-se cindido pelas distâncias absolutas e relativas a serem vencidas e pelas distâncias sociais e de renda que ditam aonde se pode e aonde não se pode ir. Esses deslocamentos são a representação da ideia de mobilidade efetiva, uma vez que, embora haja as condições materiais, ela não se realiza. Essa cisão, que primeiramente se estabelece no plano do social, volta, então, a ganhar nova materialidade na estrutura espacial, tornada policêntrica, porque aquelas áreas de lazer em multiplicação na cidade não são apropriadas por todos, considerando-se que a áreas de lazer são dotadas de centralidade (Whitacker, 2017a e 2017b).

As lógicas de consumo que, historicamente, promoveram alterações no espaço e na vida social urbana realizam-se num contexto mais complexo no período contemporâneo, o que aponta para uma relação entre a produção da cidade e os conflitos de classe reveladores de processos que fomentam uma segmentação social. Como uma vertente desse processo, tem-se a produção de formas espaciais de consumo distintivo, representação da canalização de interesses de agentes fundiários, imobiliários e do próprio Estado, os quais, no ato de produzir a cidade, promovem um “corte” pelo estrato de renda que indica o perfil de quem consome ou se apropria de determinadas áreas, materializando espacialmente uma separação social e econômica com influência direta nas relações de sociabilidade urbana, como podemos avaliar com relatos de depoentes sobre essa questão.

No bairro Brasil, a gente gosta muito de ir; Olívia Flores, muito difícil. Na Olívia, é outro público, sabe por quê? A gente percebeu que cá no bairro Brasil tinha o entreteni-

mento do mesmo nível da Olívia, não perde em nada e, ali, pertinho de minha casa. E os preços são menores, o povo é mais simples e interage mais com a gente! Lá [Olívia Flores], o povo não interage tanto. [...] no bairro Brasil! É muito, oh, muito mais à vontade! Ah, sim, no Alto Marom, no Costinha's é um lugar democrático, superdemocrático (o Mexicano, o Costinha's) E aquela arezinha ali é ótima, porque tanto o Mexicano quanto o Costinha's lá é um público assim, eclético. Eu faço sempre assim, quando a gente quer fazer uma coisa bem diferente, nós vamos lá [Olívia Flores], para o outro lado. Bem diferente! (Mares, 2016, p. 145)

Ao analisarmos os deslocamentos a partir de nossa pesquisa, identificamos elementos como a complexificação da estrutura espacial, com o surgimento de mais áreas centrais, ainda que com a presença forte do centro principal, e o acirramento das distâncias espaciais por motivação social, o que caracteriza distanciamento socioespacial. Ambos nos indicam a paulatina ocorrência da fragmentação socioespacial, já que verificamos uma diminuição da espacialidade

dos cidadãos, o que implica a diminuição do direito de ir e vir, como já colocou Prévôt-Schapira (2001), ao considerar as condições de deslocamento dos cidadãos entre os fragmentos da cidade e suas distintas necessidades cotidianas. Trazemos como hipótese que a complexificação da estrutura espacial e a consequente redefinição nos usos e apropriação do espaço urbano alteram o direito à cidade. As práticas espaciais relacionadas às novas formas espaciais de consumo (como os *shoppings centers*) ou do habitar (como os espaços residenciais fechados) e a um determinado imaginário urbano denotam cisões sociais imbricadas nas formas espaciais contemporâneas de diferenciação e desigualdade. Essas formas denunciam nuances da fragmentação socioespacial, que pode ser lida por meio de uma acessibilidade distinta e uma mobilidade diferencial (Whitacker e Souza, 2014), esta composta pela mobilidade ofertada e pela mobilidade efetiva, o que indica uma separação entre os espaços-tempos de realização da vida urbana com forte impacto na sociabilidade urbana, como tratado por Ribeiro (2005).

Logo, ao se analisar a produção da cidade contemporânea deve-se prescindir da relação entre os processos de diferenciação e desigualdade socioespaciais nos espaços de reatualização da vida cotidiana e o grau de redefinição das práticas espaciais dos cidadãos. Ainda, pautar as condições de mobilidade e acessibilidade urbanas e, eventualmente, particularidades dos processos supracitados em cidades médias ao mostrarem-se de ocorrência mais intensa pela rapidez e abrangência com que ocorrem, também, por inserirem segmentos intermediários de renda nas formas mais profundas de cisão socioespacial, como demonstram, por exemplo, Oliveira (2016) e Milani (2016).

Os problemas em relação à acessibilidade e mobilidade urbanas ocorrentes nas cidades brasileiras não se dão apenas pela insuficiência e precariedade na oferta do transporte público. São, também, condicionados pelas desigualdades socioeconômicas em que se estrutura a sociedade. Trata-se de uma questão que precisa ser mais bem assistida na legislação urbana, para que se faça cumprir o

direito de ir e vir, à medida que há uma contradição entre a mobilidade que é ofertada e a mobilidade que de fato se efetiva, a ponto de requalificar a experiência urbana. Tal planejamento, enquanto construção social, liga-se à produção da cidade institucionalizada pela ação do Estado e à estrutura de-

sigual em que foi erigida a nossa sociedade. Nessas bases, as desigualdades não são apenas reflexo do desenvolvimento econômico concentrado e dissonante, mas, principalmente, condição para sua realização e para a constituição de um planejamento urbano igualmente dispare (Silva, 2013).

Conclusões

Com base no recorte territorial e temático privilegiados neste texto, concluímos que há um forte processo de diferenciação socioespacial que, se mantido, deve estabelecer um quadro mais intenso marcado pela fragmentação socioespacial.

Um dos elementos sobre os quais alicerçamos esta afirmação mostra-se na paulatina complexificação da estrutura espacial, evidenciada pela proliferação de espaços de consumo marcados pela segmentação e em posição central e periférica, ou pericentral. Esses espaços são apropriados e frequentados por segmentos distintos de renda e pela própria complexificação das periferias, marcadas por áreas residenciais pobres e por espaços residenciais fechados.

Outro elemento é a mobilidade efetiva combinada à mobilidade ofertada. A primeira impositiva de práticas espaciais segmentadas e a segunda, precária. Assim, como perspectiva de análises, esse par pode ser eficaz em

revelar um aprofundamento da diferenciação e expressão concreta de outro modelo de produção da cidade, agora, por uma lógica fragmentária.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (processos: 167190/2013-0 e 141702/2018-4) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - Brasil (FAPESP) – Código de Financiamento 2018/12685-1.

“This study was financed in part by the Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Finance Code: 167190/2013-0 and 141702/2018-4) and the Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - Brasil (FAPESP) – Finance Code 2018/12685-1 ”

Referências

- DESSE René-Paul. La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux. In: *Espace, populations, sociétés. Les mobilités spatiales*. 1999-2, p. 281-289.
- Mares, R. M. (2014). Entre o público e o privado: práticas espaciais e os deslocamentos cotidianos. *Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos – CBG*, Universidade federal de Vitória, Vitória/ES-Brasil, 2014. Disponível em: http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404478031_ARQUIVO_ENTREOPUBLICOEOPRIVADOPRATICASESPACIAISEOSDESLOCAMENTOSCOTIDIANOSRMMARES.pdf
- Mares, R. M. (2016). *A produção do espaço urbano em Vitória da Conquista/BA: lógicas e práticas espaciais do lazer* [dissertação de mestrado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho]. disponível em: < <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/140296?show=full>>
- Milani, P. H. (2016). *A produção da diferenciação socioespacial em Catanduva e São José do Rio Preto-SP: uma análise a partir do cotidiano de moradores de espaços residenciais fechados* [tese de doutorado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho].

- Oliveira, V. F. de. (2016). *O Programa Minha Casa Minha Vida em Presidente Prudente e São Carlos - SP: novas periferias e novos sentidos da habitação?* [tese de doutorado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho].
- Orfeuill, J-P. (2001). La mobilité urbaine: un nouveau cadre conceptuel. Em *Séminaire international*. França.
- Prévôt-Schapira, M-F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades. *Perfiles latinoamericanos*, 19, 33-56. Disponível em: < <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315> >
- Ribeiro, A. C. T. (2005). Sociabilidade hoje: leituras da experiência urbana. *Cadernos CRH*, 18(45), 411-422.
- Silva, H. A. da. (2013). *Transformações do planejamento urbano em cidades de porte médio e em cidades médias brasileiras* [dissertação de mestrado, Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia].
- Sposito, M. E. B. (2004). Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones geográficas*, 54, 114-139. Disponível em: < <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n54/n54a8.pdf> >
- Sposito, M. E. B. (2010). Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. *Revista Cidades*, 7(11), 125-150.
- Sposito, M. E. B. e Góes, E. M. (2013). *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. Editora Unesp.
- Vasconcelos, E. (2000). *A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas* (3ª ed.). Annablume.
- Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute.
- Whitacker, A. M. (2017a). Centro da cidade, consolidação e expansão. In: MAIA, Doralice Sátyro; RIBEIRO, William; WHITACKER, Arthur (Org.). *Centro e centralidade em cidades médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica.

- Whitacker, A. M. (2017b). Centro da cidade: consolidação e expansão. Em D. S. Maya, W. R. Silva e A. M. Whitacker (eds.), *Centro e Centralidade em Cidades Médias* (pp. 179-198). Cultura Acadêmica.
- Whitacker, A. M. (2019). Expansão Territorial Urbana, Dispersão da Cidade e Cidades Médias []. *17º Encuentro de Geógrafos de América Latina — Egal*, Quito, Equador.
- Whitacker, A. M., e Sousa, M. T. R. de. (2014). Mobilidade e acessibilidade às áreas de concentração de atividades de comércio e serviços: apontamentos metodológicos a partir de Presidente Prudente-SP. *13º Seminário Internacional da Rede Ibero-americana de Investigadores sobre Globalização e Território, Salvador, Brasil*.