

A CONDIÇÃO DE MOBILIDADE NO COTIDIANO PERIFÉRICO NA CIDADE DE SÃO PAULO - SP

Autora: Karina Malachias Domingos dos Santos¹

Filiação institucional: Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"

E-mail: karina.malachias@unesp.br

RESUMO:

Com este texto temos como objetivo refletir analiticamente sobre a mobilidade como componente da produção do espaço e dimensão do cotidiano. Pela leitura da Cidade, desde o processo de fragmentação socioespacial, compreendemos como múltiplas facetas do cotidiano podem ser desveladas pelo que Mares e Whitacker (2019) definiram como *condição de mobilidade*. Essa discussão é feita desde a periferia da metrópole de São Paulo, analisando-se a mobilidade urbana, os deslocamentos e os percursos urbanos de sujeitos moradores dos distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, localizados na Zona Leste da Cidade de São Paulo. A metodologia empregada consiste em entrevistas semiestruturadas e em percursos acompanhados de sujeitos-tipo pré-definidos.

Palavras-chave: Produção do espaço urbano; Mobilidade urbana; Condição de mobilidade;

GT 10 – Mobilidade, migração e espaço urbano

¹ Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia - Câmpus de Presidente Prudente (FCT UNESP) da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", orientada pelo Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker (FCT UNESP). Membro do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Pesquisa fomentada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, no bojo da reprodução da vida social, *a priori*, intermedeia as dimensões das práticas socioespaciais, seja em uma escala macro, ou em uma escala intraurbana, aquela em que se assenta o cotidiano. Por meio da mobilidade compreendemos a produção do espaço urbano que ganha sentidos e conteúdos pelas experiências urbanas advindas dos deslocamentos dos cidadãos, sujeitos que são dessa produção espacial.

Este artigo está organizado, além desta Introdução, em mais duas seções e em suas considerações finais. Na primeira, elaboramos e expomos o que vimos a chamar de condição de mobilidade e sua intersecção com a produção do espaço urbano e sua reprodução no recorte do cotidiano. A discussão se insere na leitura sobre práticas socioespaciais constituintes da e constituídas na tensão dialética dos espaços concebido, vivido e percebido movimentados na relação com o Espaço – Tempo e fundante das representações do cotidiano.

Na seção posterior, expomos o tratamento metodológico, constituído de procedimentos qualitativos de investigação, objetificando a investigação de vivências e narrativas cotidianas produzidas pelos sujeitos pesquisados que nos ajudam a identificar e construir etnografias e geografias urbanas. Por fim, apresentamos tanto a aplicabilidade da investigação, quanto resultados dela pela descrição e interpretação dos percursos urbanos acompanhados, que é uma metodologia imersiva na realidade e na concepção dos sujeitos que estão produzindo o espaço.

A LEITURA DA MOBILIDADE URBANA COMO *CONDIÇÃO*

Na mobilidade urbana temos uma chave para apreender as dinâmicas que (re)definem as condições de acesso à cidade e seus espaços (TELLES, p. 6, 2005). Numa acepção mais alargada, a mobilidade, ou desde a mobilidade, pode-se apreender o Direito à Cidade (LEFEBVRE, 1969) e/ou sua efetivação.

Nesse sentido, a mobilidade, como dimensão socioespacial, é essencial na leitura da dinâmica de produção do espaço, assim como Tempo e Espaço são categorias essenciais para a leitura e apreensão do cotidiano. A relação Tempo e Espaço ganha materialidade no Sujeito e em sua mobilidade. Ambos, Sujeito e Mobilidade, são ora irrompidos, ora constituídos na lógica do capital e do trabalho, determinantes e

componentes de diferenciação e desigualdades socioespaciais. Em Santos (2021), a análise da desigualdade se estabelece também com os estudos referentes à mobilidade urbana, visto que, ritmo, percepção e espaço vivido, associados, possibilitam uma avaliação qualificada sobre práticas socioespaciais e narrativas do tempo e do espaço produzidas pelos sujeitos, entendendo que o movimento, a circulação e a mobilidade também produzem espaço, seja o concebido, seja o vivido, assinalando a referência à teoria da produção do espaço de Lefebvre (2000). Como afirma Oliveira (2021): “as experiências vividas no transporte são diversas e importantes para o entendimento do que é viver na periferia” (OLIVEIRA, p.155, 2021).

O movimento observado nas práticas de mobilidade revela o que está inscrito, determinado ou concebido na forma urbana. Em Silva (2022), Ulian (2008), a mobilidade concede deslocamentos em suas relações e capacidades interpessoais no espaço.

A mobilidade está inscrita no espaço-tempo do ritmo que é elemento de transgressão, do vivido, pois contém possibilidades de fluir, componentes, portanto, da reprodução cotidiana da vida urbana. As relações que se dão no espaço e o espaço mesmo se produzem a partir dos elementos intrínsecos a ele. Desde o ritmo podemos observar a fragmentação socioespacial por meio do movimento cotidiano. A fragmentação socioespacial, para Legroux (2021):

daria conta de explicar, conjuntamente, o acirramento de processos mais antigos (como a segregação socioespacial, o afastamento e a periferação das classes populares, a diferenciação socioespacial etc.) e de outros um pouco mais recentes, como a autosegregação, a multiplicação da centralidade ou a policentralidade, a importância do consumo e a “transformação do sentido e do conteúdo de vários espaços públicos”. (LEGROUX, 2021, p. 1).

Para o mesmo autor:

A análise do cotidiano urbano para entender os processos de fragmentação socioespacial implica compreender as suas principais dimensões, isto é, o que ocupa a maioria do tempo dos indivíduos nas sociedades capitalistas: o trabalho, a moradia, o

lazer, o consumo e a mobilidade. [...] A mobilidade é, à primeira vista, o nexo entre as diferentes dimensões cada vez mais fragmentadas da vida cotidiana (habitar, consumo, lazer, trabalho, relações, educação, saúde etc.) e envolve tempos (do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos) e elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas). (LEGROUX, 2021, p. 2).

Ao avaliarmos os trabalhos de Frehse (2016), Goffman (1967) e Lefebvre (1974), o espaço assume signos que, na vida cotidiana, são reproduzidos por práticas e ritmos presentes no espaço vivido que, portanto, expressa e é constituído das dialéticas que devem nos ajudar a tensionar a aparente dimensão homogênea, repetitiva e fragmentária da vida cotidiana (FREHSE, 2016).

O cotidiano, para Lefebvre (2021), “o cotidiano, é como a linguagem, contém, implicadas, mas veladas, em e pelas funções, formas evidentes e estruturas profundas” (LEFEBVRE, p. 34, 2021).

A partir de Lévy (2001), podemos estabelecer um nexo analítico entre cotidiano, mobilidade e o entendimento desta como uma condição. O autor define a mobilidade como uma relação social face à distinção e mudança de lugares pelos sujeitos móveis, que se locomovem entre sucessivos lugares, ou tem esse movimento como possibilidade. A mobilidade é também um *fato social* esboçando as relações sociais no espaço e a problemática entre as interações, conexões e distâncias aos objetos espaciais buscados. A concepção de mobilidade como um *fato social* nos permite avaliá-la como um sistema de movimentos. Esse sistema está assentado na mobilidade como possibilidade, como competência e como capital, fundantes, para Mares e Whitacker (2019), para se compreender a mobilidade como condição.

A mobilidade como possibilidade, conforme Mares e Whitacker (2019), indica, desde a leitura dos objetos espaciais dispostos na estrutura urbana, em especial da distribuição de serviços, equipamentos e infraestruturas, uma a relação quase topológica entre o movimento, a oferta, a demanda e a acessibilidade tangíveis. Trata-se, portanto, de uma mobilidade inferida desde os fixos. A mobilidade efetiva, ainda segundo Mares e Whitacker (2019), é avaliada desde os sujeitos que terão, ou não, tal condição de mover-se, e, nesse movimento, de apropriar-

se da cidade. Esse movimento e essa apropriação darão a medida da mobilidade que pode, em razão de vários elementos, ser realizada. A relação deixa de ser topológica, pois a leitura binária da presença ou ausência no espaço é substituída pela efetividade da prática da mobilidade do sujeito, que lhe dará uma ou outra capacidade de mover-se/apropriar-se no e do Espaço. Essa reflexão, portanto, indica que os deslocamentos pela cidade, e sua efetividade, seja lá por qual métrica ou dinâmica venha a ser avaliada, compreendem uma prática socioespacial e compõem a reprodução da vida cotidiana.

Tem-se como quadro resultante e, ao mesmo tempo condicionante, práticas socioespaciais que se estabelecem num quadro de tensão entre o que está disposto no território da cidade, como as infraestruturas disponíveis, e o que é acessível pelos sujeitos, considerando-se suas condições de mobilidade. Esse quadro é carregado de desigualdades que alimentam-se e são também fruto da diferenciação, da segregação e da fragmentação socioespaciais. Num mesmo espaço convivem subespaços de interações e não interações, como já destacou Lévy (2001).

A efetividade da mobilidade é limitada tanto pela desigualdade quanto pela diferenciação a partir dos fatores materiais e da rede de lugares no qual os cidadãos têm a possibilidade de circular e frequentar.

No que tange a mobilidade e acessibilidade, a leitura de Silva (2022) baseando-se em Kauffman (2005), Miralles-Guasch (2002), os deslocamentos perpassam a noção técnica acessibilidade para além da questão das infraestruturas de transportes, que por si só não significam, necessariamente, aumento de mobilidade (SILVA, p. 6, 2022), o conjunto ressoa a apropriação, competência, distribuição nos espaços, em nossa concepção possibilita o uso e prática socioespacial e condição de mobilidade.

Mediante a discussão, a escala de análise da mobilidade, a partir da produção do espaço urbano, em nossa perspectiva está intrínseca aos cidadãos, sujeitos a tal, abordagem no espaço, pois a relação é dinâmica a partir da prática socioespacial dos mesmos.

Telles (2005) irá, em seu trabalho, trazer-nos o último componente que abarcará nossa fundamentação. Sua obra apresenta a relação da escala que deve ser apreendida, não se tratando de uma escala numérica, mas aquela que se expressa pela experiência urbana no espaço pelo sujeito a partir dos movimentos no cotidiano urbano.

Esses movimentos, segundo a mesma autora (TELLES, 2005), dão-se numa perspectiva de Tempo composto pelos tempos biográficos e sociais articulados na espacialização dos cidadãos no espaço urbano. Esses tempos sociais orientam e modulam a vida urbana e se materializam, em nossa investigação, em percursos que revelam, orientam e modulam a vida urbana. Tais percursos e as experiências urbanas deles componentes ou advindas nos confrontam com a vida cotidiana. Desde esses tempos sociais, não mensuráveis por horas ou quilômetros, são, concordando com Telles (2005), “traçadas as conexões que articulam campos de práticas e fazem a conjunção com outros pontos de referência que conformam o social nas suas fronteiras ou limites, bloqueios e possibilidades”.

Jirón, Lange e Bertrand (2010), diante dos estudos sobre desigualdade e diferenciação socioespacial, operam a discussão sobre mobilidade urbana cotidiana pela perspectiva de práticas socioespaciais. Para os autores, a cidade contemporânea, complexa e multifacetada, está caracterizada por desigualdades que se observam não apenas no espaço, mas no espaço-tempo e são demarcadas nas práticas socioespaciais. Essas, por essa razão, expressam movimento, uso, ritmo e acesso às experiências da vida cotidiana, por nós lidas desde os percursos urbanos.

A leitura e interpretação dos percursos urbanos pode nos revelar fragmentos da vida urbana, metaforicamente, que se associam à fragmentação socioespacial, objetificando, em nosso caso, uma leitura da periferia. Oliveira (2021), ao lidar em sua investigação com a leitura analítica da periferia, refere-se a esse tema desde a avaliação do que considera uma *condição socioespacial*. Para o autor, o espaço é parte da condição de vida e das diversas desigualdades instauradas. Ao abordar a *condição socioespacial na periferia*, o autor dialoga com o que denomina de *mobilidade perversa*, acentuando as práticas e experiências cotidianas dos moradores periféricos e sua relação com a mobilidade, como podemos observar:

O tipo de transporte (ônibus, microônibus, trem e metrô) e a infraestrutura urbana remete a *condição socioespacial* que está dada pelos sistemas viários de transporte produzidos socialmente, mas não revela em si os processos ocultos dessa condição que

tem relação direta com a tríplice segregação socioespacial, étnico-racial e urbana na metrópole (OLIVEIRA, 2021, p. 149).

Em Mares e Whitacker (2019) encontramos nosso principal referencial por tomarem a cidade fragmentada pelas dimensões das práticas atribuídas aos sujeitos sociais. Avaliando uma ordem direcionada ao espaço urbano contemporâneo pelo viés da mobilidade urbana e da acessibilidade disposta aos mesmos, Mares e Whitacker (2019) indicam a “mobilidade ofertada” e a “mobilidades efetiva” distinguíveis da seguinte maneira:

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. [...] 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 socioespacial. [...] (MARES e WHITACKER, 2019, p. 309).

Por tal perspectiva, compreendemos a necessidade abordada de se relacionar à mobilidade, pela ótica das experiências urbanas como movimento sobre e na cidade, dimensões que apreendemos desde o trabalho, o consumo e o lazer inseridas no cotidiano e conduzidas pela mobilidade efetiva ou ofertada. As movimentações presentes no cotidiano permeiam essas dimensões que se dão por possíveis atribuições de acessibilidade, de transporte, serviços e equipamentos. Os autores apontam a acessibilidade, como:

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 (SPOSITO e GOÉS, 2013, p. 127 *apud* MARES e WHITACKER, 2019, p. 319)

Assim, atribuímos importância essencial à nossa análise dos deslocamentos, que sintetizamos como percursos urbanos. Esses relacionam-se à dimensão da experiência urbana, que possibilita detectar processos intrínsecos ao urbano, como a diferença e a desigualdade, seguindo a fragmentação socioespacial, impressos nas formas e estruturas evidenciadas.

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), está composta pela mobilidade ofertada e pela mobilidade efetiva, o que indica uma separação entre os espaços-tempos de realização da vida urbana, como tratado por Ribeiro (2005). (MARES e WHITACKER, 2019, p. 322).

Mares e Whitacker (2019) também estabelecem a noção de *condição de mobilidade* constituída tanto das dimensões objetivas de mobilidade, quanto das subjetivas advindas das representações dos sujeitos investigados. Materializa-se, portanto, na vida dos sujeitos para além, mas sem excluir as condições objetivas de mobilidade. O entendimento de que se tem sobre uma possível condição permeia o acesso à cidade como um todo. Como podemos observar nas reflexões de Oliveira (2021) colocando a questão de outra maneira: como se restringiria a apropriação da cidade pelos sujeitos cuja condição espacial torna a mobilidade penosa (OLIVEIRA, 2021), custosa, limitada ou, ainda, reforçadora de uma lógica fragmentária, decorrente da negação, em última instância, do direito à mobilidade menos restrita e ao usufruto da cidade como produto social. Assim, implica em se avaliar como os sujeitos experimentam essa negação da cidade, efetivamente dada pela ausência ou dificuldade de mobilidade.

Propriamente, à escala do cotidiano por meio da mobilidade e da vida social, como em Telles (2016), pauta-se a nossa abordagem da noção de experiência social, permeando o que aquela autora coloca como os tempos do trabalho e os “tempos da vida”, tempo e espaço, o que também está pautado na condição de mobilidade (MARES e WHITACKER, 2019) e na relação entre a penosidade da reprodução social. Tais elementos concatenam-se na experiência urbana do sujeito nos espaços, cotejando-se a *condição socioespacial*.

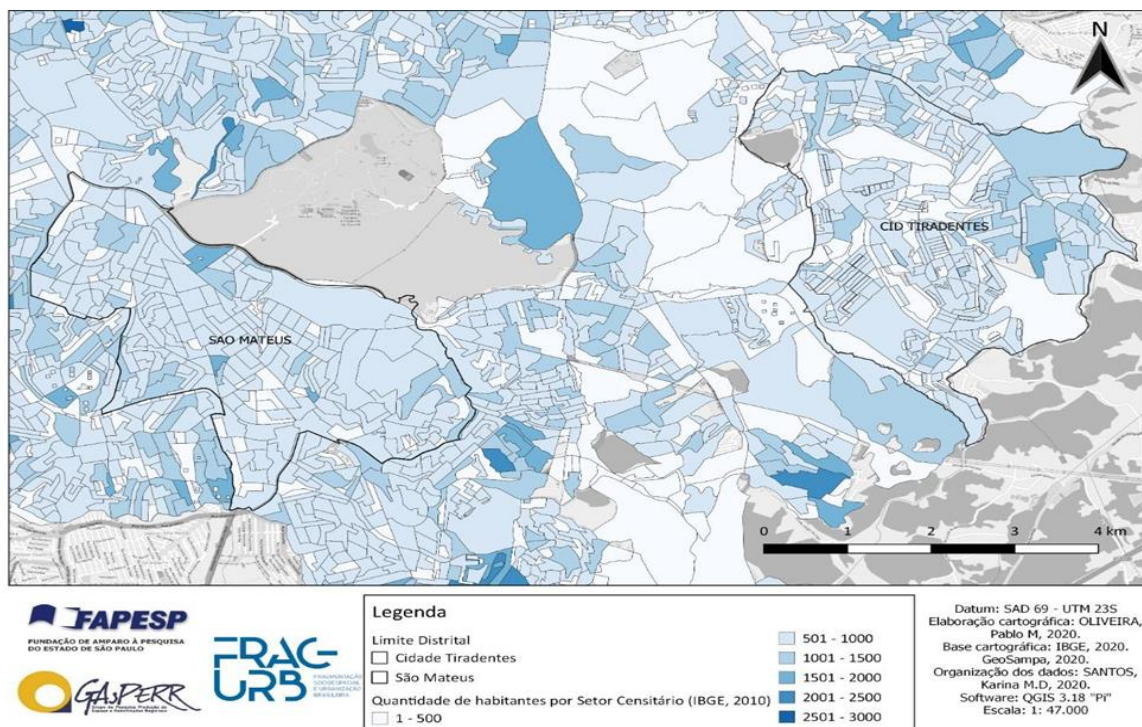
Disso decorre uma questão metodológica de como cotejar a mobilidade apreendida e vivida pelo Sujeito e, decorrentemente, de como se eleger instrumentos e técnicas que possamos trabalhar na representação do que poderá ser percebido e reproduzido em sua condição de mobilidade, reiterando as contradições no espaço e nas práticas (SANTOS, 2021). A construção e reconstrução dos percursos traçados por sujeitos sociais nos orientam, apoiando-nos em Telles (2006) através de diversas fronteiras e nos indicam as modulações da vida urbana. É o percurso, vivido, concebido e praticado como na leitura de Lefebvre (1974) pelos sujeitos e nossa

capacidade de apreendê-lo pelo duplo olhar do pesquisado e da pesquisadora que se constitui em nossa investigação e que passamos a detalhar a seguir.

Percursos Urbanos Acompanhados

A metodologia utilizada tem natureza qualitativa, sendo representada como *percursos urbanos acompanhados* em sua relação com os deslocamentos entre “*Casa - Trabalho - Casa*”. O acompanhamento consiste na reprodução da mobilidade cotidiana de determinados sujeitos colaboradores, moradores das áreas de pesquisa periférica, distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, localizados na Zona Leste da Cidade de São Paulo (Mapa 1). Metodologicamente, a relação entre as dimensões da mobilidade urbana em sua interface dos *percursos urbanos acompanhados* e o trabalho são elementos importantes para se pensar analiticamente o cotidiano, assim como, a reprodução do espaço urbano.

Mapa 1. São Mateus e Cidade Tiradentes. Densidade Demográfica por setores censitários, IBGE 2010.



Elaboração: SANTOS, 2020; OLIVEIRA, 2020.

Parte do procedimento metodológico tem como objetivo apreender as principais dimensões cotidianas dos sujeitos. Realizam-se entrevistas semiestruturadas

concomitantemente ao acompanhamento durante os percursos acompanhados, pela pesquisadora e do registro virtual utilizando-se *smartphones* com um aplicativo próprio para acompanhamento de percursos urbanos desenvolvido pela equipe do Projeto Temático² ao qual está investigação se relaciona. Trata-se do aplicativo o.Way desenvolvido como ferramenta metodológica para análise de percursos, possibilitando registros instantâneos do percurso, em termos de tempo, modais, roteiros etc., que são, cotejados com a entrevista, com o registro imagético do percurso e com sua descrição analítica da pesquisadora e subjetiva do sujeito colaborador.

Jirón e Imilán (2016) compreendem as técnicas de investigação qualitativas em mobilidade urbana cotidiana como um fenômeno central na compreensão das dinâmicas metropolitanas, como o habitar (dimensão intrínseca da relação “*Casa - Trabalho - Casa*”) que, em nossa investigação, insere-se na condição do habitar e da mobilidade sobre a leitura da periferia urbana. A complexidade da mobilidade urbana nas metrópoles requer instrumentos que dão conta de múltiplas práticas socioespaciais cotidianas de seus moradores abordadas como netnográficas urbanas e etnografias urbanas³. Em conjunto com a análise compõe aspectos da tipologia dos perfis (gênero e faixa etária) dos sujeitos colaboradores, assim como, os possíveis modais de transporte a serem trabalhados como o carro, transporte coletivo, modo a pé, bicicleta, etc.

Condição de Mobilidade e os percursos urbanos periféricos

Desde nosso trabalho na Zona Leste da Cidade de São Paulo, exporemos as metodologias, procedimentos e técnicas em aplicação. Nossas primeiras experiências e aplicação de procedimentos deram-se no Distrito de Cidade Tiradentes, área correspondente a Zona Leste da Cidade São Paulo.

² A metodologia presente no trabalho, corresponde a uma metodologia original organizada em Goés e Melazzo (2022), correspondente ao livro “Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização”, propriamente discutido no capítulo 4 “PERCURSOS ACOMPANHADOS CASA-TRABALHO-CASA. PERSPECTIVAS E CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA” (Jesus; Catelan; Calixto, 2022), avançando os estudos de etnografias incorporando o espaço e as práticas socioespaciais.

³ O trabalho etnográfico antropológico de Telles (2005), Jiron e Imilán (2016), tem base em percursos urbanos pela perspectiva de uma sociologia clássica dos movimentos, narrativas, ritmos e mobilidade no espaço urbano.

O percurso acompanhado (Figura 1) a ser apresentado foi realizado com o objetivo de se apropriar das metodologias qualitativas, possibilitando o entendimento de uma condição de mobilidade na periferia, assim como atribuímos em nosso recorte teórico. O perfil trabalhado corresponde a um sujeito-tipo representativo dos perfis demográficos e socioespaciais do Distrito de Cidade Tiradentes, São Paulo, obtidos desde o levantamento secundário de dados. À título de exemplificação, trabalharemos na análise do percurso do sujeito colaborador Cris, nome fictício, estudante e trabalhador jovem de 21 anos.

Figura 1: Terminal Corinthians-Itaquera fila para o ônibus Cidade Tiradentes (2022)



Arquivo fotográfico de pesquisa registrado em dezembro de 2021.

O percurso urbano acompanhado iniciou-se de acordo com instruções metodológicas para a abordagem do acompanhamento do colaborador. Para o emprego dos procedimentos e da técnica de pesquisa foi necessário a utilização de um roteiro prévio para a entrevista⁴ durante o acompanhamento, o qual abordava as práticas socioespaciais combinadas com mobilidade do colaborador.

⁴ As entrevistas realizadas durante os percursos urbanos acompanhados, foram registradas por meio de gravadores, seguimos um roteiro semiestruturado de entrevista sobre a mobilidade cotidiana do sujeito, assim como as demais práticas socioespaciais, concepções, sentimentos e observações do cotidiano, não restritivo somente a mobilidade, possibilitando a avaliação de conjunto de sobre a reprodução do cotidiano.

Iniciamos o percurso urbano acompanhado no período da manhã no Metrô Corinthians-Itaquera, quando foi iniciado o registro no aplicativo o.Way. Anteriormente, o cidadão havia saído de casa em Cidade Tiradentes a 7 horas e 30 minutos, horário habitual, prosseguindo seu percurso com transporte público até metrô Corinthians-Itaquera. Seguindo nosso percurso, fomos de metrô (Linha vermelha) até a estação República (Linha vermelha/Amarela), onde realizamos integração com a Linha Amarela até a Estação Faria Lima (Linha Amarela), durante todo o percurso foram sendo registradas as impressões sobre a mobilidade urbana do cidadão, como o uso dos serviços, tanto as pelo entrevistado declaradas, quanto aquelas avaliadas pela pesquisadora. Durante nossa viagem, percorremos o caminho em pé, devido à falta de acomodações no metrô, e, ao sair da Estação Faria Lima (Av. Faria Lima), percorremos uma curta distância caminhando até o destino do trabalho. O percurso de ida durou 2 horas.

Durante a volta, a pesquisadora encontrou o colaborador às 16 horas, na saída de seu trabalho, e, devido à chuva e cansaço do cidadão, pegamos um ônibus até a Estação de Metrô Faria Lima, o ponto de ônibus fica em frente ao seu trabalho. O fluxo de pessoas nos locais em que seguimos estava grande, devido horário de “pico”, já na estação de metrô em relação ao período matutino, havia um fluxo maior de pessoas, principalmente na mudança de Linha na Estação República para a Linha Vermelha do Metrô, por opção embarcamos nos últimos vagões por serem mais vários; realizamos todo o trecho de metrô em pé; ao descermos na Estação Corinthians-Itaquera, tanto a Estação como o Terminal de ônibus estava com um fluxo grande, para pegarmos o ônibus devido à grande fila do embarque, o cidadão decidiu não esperar para ir sentado, pois queria retornar logo para sua casa, caso esperasse na fila perderia até 20 minutos a mais nesse percurso, então durante todo o trajeto fomos em pé até o destino final, o ônibus estava cheio e o percurso foi bastante conturbado devido às poucas vias, que basicamente são únicas de Itaquera para à Cidade Tiradentes, o que dificulta o percurso, pelo grande fluxo de carros, ônibus seguindo para o mesmo destino. Na volta também é importante ressaltar o fator da chuva que pode ter dificultado o fluxo nas áreas em que percorremos, as principais vias como por exemplo, Avenida Ragueb Chohfi e Estrada do Iguatemi. O final do trecho no ônibus se deu na Estrada do Iguatemi, após caminhamos durante 5 minutos até a sua residência, todo o percurso da volta durou em torno de 2 horas. Dessa forma apresentamos uma síntese referente

aos modais e trajetos percorridos (Quadro 1), assim como a representação espacial registrada durante o percurso elaborado (Figura 2).

Quadro síntese 1: percursos acompanhados por modais (2022)

Percurso Individual combinados com os modais utilizados no percurso	Percurso
Modais motorizados: Ônibus (transporte público coletivo) Não motorizado (a pé/caminhada)	T1 - Metrô Itaquera - Faria Lima (modal de transporte: Metrô Linhas Vermelha Corinthians-Itaquera até Republica e Linha Amarela República até Faria Lima) T2 - Estação Faria Lima - Museu da Casa Brasileira (Trabalho) (modal de transporte - a pé/caminhada) T3 - Museu da Casa Brasileira (trabalho) - Estação de Metrô Faria Lima (modal de transporte: ônibus, transporte público coletivo) T4 - Estação de Metrô Faria Lima até Estação de Metrô República (Linha Amarela) - Estação de Metrô República até Corinthians-Itaquera (modal de transporte: Metrô, transporte público coletivo) T5 - Terminal de ônibus Corinthians-Itaquera - Estrada do Iguatemi (Cidade Tiradentes) (modal de transporte: ônibus/ transporte público coletivo) T6 - Estrada do Iguatemi (Cidade Tiradentes) - Casa (modal de transporte: a pé/caminhada)

Elaboração da autora (2022)

Figura 1: Registro Aplicativo O.WAY Percurso Urbanos Acompanhados - Cris em Cidade Tiradentes - Faria Lima (2022)



Fonte: Registro de tela WebGIS Banco de Dados do Aplicativo O.Way.

O segundo percurso apresentado, também a título de exemplo, corresponde ao perfil do Dante, nome fictício, morador de São Mateus, 34 anos, trabalha como professor na rede estadual de ensino, pesquisador e educador popular nas periferias da Zona Leste de São Paulo.

O percurso com o colaborador foi iniciado no Jardim Tietê, em São Mateus (Quadro 2) durante o período da manhã tendo sua casa como ponto de partida, o primeiro trecho do percurso realizado na Escola Estadual Lourenço Zanelatti, no Jardim Nove de Julho (Figura 3), onde o colaborador iniciou suas atividades docentes no período da manhã a forma de modal para este trecho foi realizada a pé por volta de 20 minutos. A segunda parte do percurso foi realizada ainda no período da manhã, na ida até a Escola Estadual Adelino José da Silva D Azevedo localizada no Santa Adélia, parte desse trecho teve como modal transporte público coletivo e caminhada até a Avenida Mateo Bei, onde pegamos o ônibus Parque São Rafael, até a Escola Estadual Adelino José da Silva D Azevedo, durando em torno de 30 minutos.

Para o Percurso realizado para a volta que durou entre 40 minutos, encontrei o colaborador na Escola Adelino José da Silva D Azevedo no período da tarde próximo às 16 horas. Parte desse trecho foi a pé até o Terminal São Mateus, onde entramos e pegamos o ônibus elétrico Parque Dom Pedro, até parte da Avenida Mateo Bei, até seguirmos para o final do destino a pé, durante todo esse percurso foi feito o registro de imagem dos locais passado e de áudio para ser realizado a transcrição da entrevista realizada, tendo como síntese o registro do aplicativo O.Way (Figura 4).

Figura 3: Percurso urbano acompanhado com Dante, no Jardim Nove de Julho, São Mateus (2022)



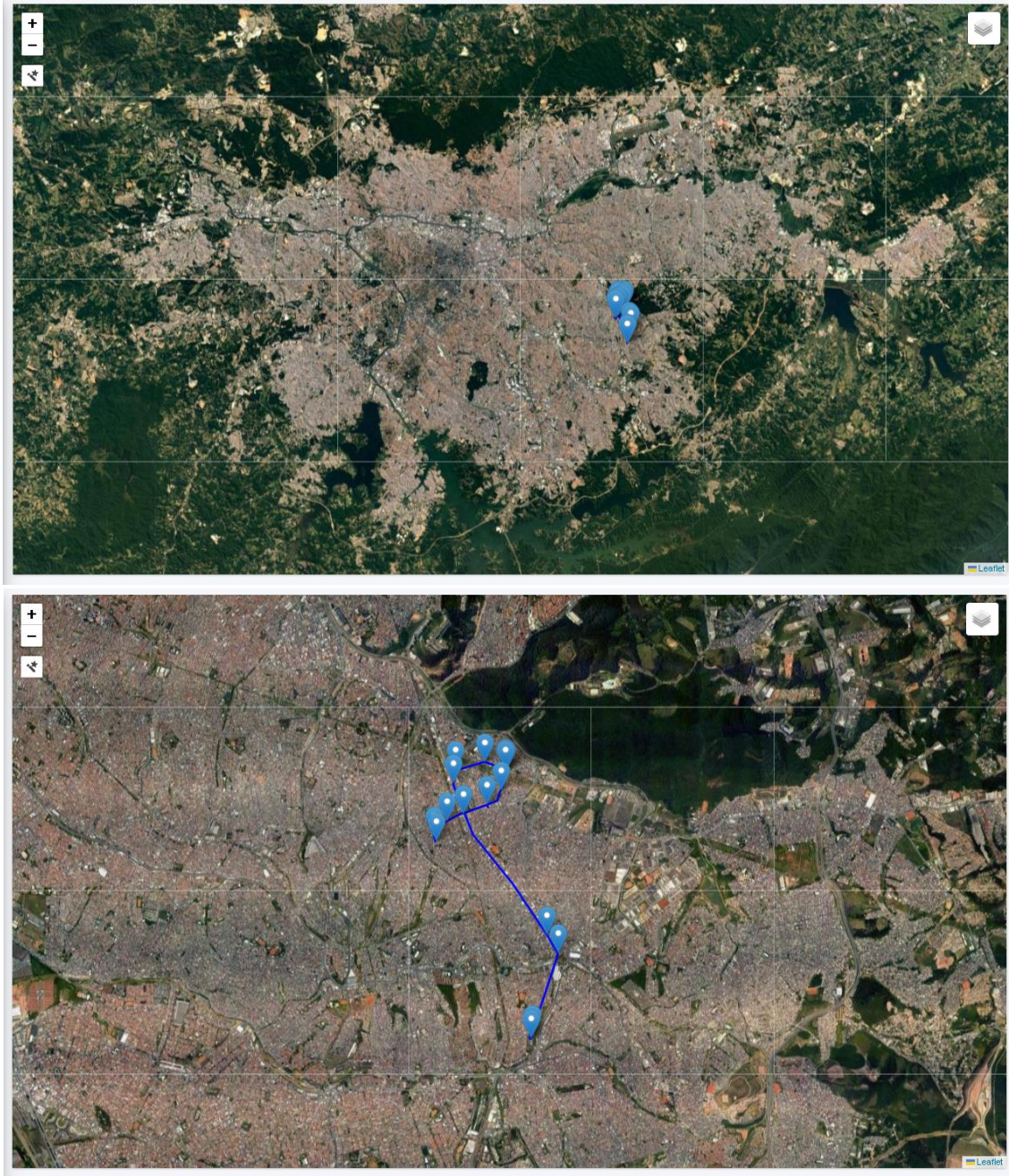
Arquivo fotográfico de pesquisa registrado em março de 2022.

Quadro síntese 2: percursos acompanhados por modais (2022)

Percurso Individual combinados com os modais utilizados no percurso	Percurso
Modais motorizados: Ônibus (transporte público coletivo) Não motorizado (a pé/caminhada)	T1 - Jardim Tietê (São Mateus) - Jardim 9 de Julho - Escola Estadual Lorenço Zanelatti (modal utilizado: a pé/não motorizado) T2 - Jardim Nove de Julho (São Mateus) - Avenida Mateo Bei (São Mateus) (modal utilizado: a pé/não motorizado) T3 - Avenida Mateo Bei (São Mateus) - Escola Estadual Adelino José da Silva D Azevedo - Santa Adélia (modal utilizado: ônibus/transporte público coletivo - Parque São Rafael) T4 - Escola Estadual Adelino José da Silva D Azevedo - Santa Adélia - Terminal São Mateus (modal utilizado: a pé/não motorizado) T5 - Terminal São Mateus - Avenida Mateo Bei (modal utilizado: ônibus elétrico/transporte público coletivo - Terminal Parque Dom Pedro) T6 - Avenida Mateo Bei - Casa do Colaborador (Jardim Tietê) (modal de transporte: a pé)

Elaboração da autora (2022)

Figura 4: Registro Aplicativo O.WAY Percurso Urbanos Acompanhados - Dante em São Mateus (2022)



Fonte: Registro de tela WebGIS Banco de Dados do Aplicativo O.Way.

Em síntese, elaboramos o (Quadro 3) como demonstrações de adversidades, experiências e contradições perceptíveis na *Condição* de Mobilidade, mobilidade ofertada e efetiva (MARES; WHITACKER, 2019) e Percepção do espaço vivido e percebido (LEFEBVRE, 2000), narradas na práxis pelos colaboradores.

Quadro síntese 3: A mobilidade narrativa e experiência urbana dos sujeitos, 2022.⁵

Foi perguntado ao Dante a relação dele com a paisagem urbana durante seu percurso:

“não fico pegando ônibus no fluxo periferia-centro no horário de pico que vai mais cheio então tem sido mais confortável pelo lado de sentar, mas sei lá eu tô observando mais a paisagem os lugares o que pra mim é interessante, porque a partir do momento que eu comecei o mestrado me envolvi com o CPDoc Guaianás, eu comecei a observar mais o que a gente tem em cada espaço em cada território, então eu tô muito observador no ônibus assim, ou quando eu tô no monotrilho quando tô num lugar mais alto, fico tendo aquela visão de mapa, porque eu pesquisei muita planta no mestrado, quando te mandar dissertação você vai ver que eu peguei bastante planta, então assim eu tô observando muito o espaço de várias formas, o que há no espaço, como ele é ocupado então meio que a distração no transporte mudou pra outra coisa.” Dante, fala durante o percurso realizado em março de 2022.

Dante, relatou como se dá suas atividades de lazer e consumo mediante a sua mobilidade e os espaços frequentados

“Vou até confidenciar algo que pra todo mundo tá meio igual, como teve esse negócio da pandemia essa parte da minha vida deu uma desconfigurada como tá agora, o consumo é praticamente no bairro e na Mateo Bei, basicamente que é a gente na pandemia se ateve ao básico, de roupa de coisas pra casa assim, alguma coisa de escritório, de eletrônicos até por conta do trabalho do coletivo que ficou todo online, praticamente durante dois anos a gente tem trazido muitas atividades online, mas tudo eu comprava por aqui. Lazer, a mobilidade foi por muito tempo praticamente do quarto, sala, tv e sair um pouco pro quintal ir pra casa da minha mãe de vez em quando que ela mora no Iguatemi, no Boa Esperança, antes disso eu tava com uma experiência de ir em lugares como ali na Casa de Cultura, é de São Mateus, São Mateus em Movimento, que talvez você conheça mais e até frequente, que mais os Saraus do território, Sarau do Vale, o Comungar, a Ocupação Coragem em Itaquera, assim desde 2016 é eu me voltei muito pros lugares de cultura e educação popular do território, esses que eu listei são os que eu estou lembrando por agora, mas tem outros, os próprios espaços que eu considero trabalho mas também lazer ao mesmo tempo a centralidade de Guaianazes, que o CPDoc fez roteiros fotográficos, e que partilha de memórias e patrimônio. Cidade Tiradentes, a Casa de Cultura do Hip Hop, Biblioteca Solano Trindade, o espaço Artes em Construção do Pombas Urbanas, mas tem outros grupos de teatros, enfim espaços que eu conheci com o CPDoc, depois eu retornei pra frequentar alguma coisa, basicamente isso. Antes de 2016, quando eu era estudante da USP eu frequentava muita a Avenida Paulista era o lugar que eu mais frequentava, Parque do Ibirapuera, pra andar de Bicicleta hoje eu vou mais no Parque do Carmo e no Sesc próximos, e esporadicamente eu vou na Paulista e quase nunca no Shopping Aricanduva, mas quase nunca mesmo.” Dante, fala durante o percurso realizado em março de 2022.

Cris relatando sua percepção durante o percurso que realiza e a paisagem urbana

“Mais pro fundo da zona leste que a gente tá é mais prédio, mais gente amontoada, favela quanto mais a gente vai subindo pra cá mais é auto construção, parece e agora você já vê alguns predinhos condomínios se vê uma infraestrutura melhor tipo você vê mais antena de internet, o próprio metrô as estações, tipo estações mais pro centro vão ter mais seguranças, vão ter porta para impedir que as pessoas se joguem aí quando mais o centro, passou Vila Matilde e Penha é prédio muito prédio, aí Tatuapé hoje tem aquele maior prédio de São Paulo, que é muita bizarrice e feio, aí você vai indo vai chegando no centro antigo Pedro II, aliás pro subúrbio Brás essas partes assim aí já é um abandono fábricas velhas, indústrias que tinha lá, tipo um galpão aí você chega em Pedro II e Sé, na Sé nem tanto porque é túnel, em Pedro II você começa a ver um centro mais largadão. E isso é uma coisa cara para se ver, tipo Pedro II Sé que era o antigo centro, tudo isso passou para cá Faria Lima onde eu tô entendeu, é bem legal de ver.” Cris, fala durante o percurso realizado em dezembro de 2021.

⁵ Durante a investigação, foi realizado um total de 8 entrevistas e 8 percursos acompanhados, com a tipologia classificada por gênero, habitat e faixa etária nos distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, todos representados pela mesma metodologia apresentada. No entanto, para este artigo ilustramos apenas dois destes perfis representativos para a análise de condição periférica.

Cris, mencionando como compreender a diferença entre os espaços que frequenta em relação ao pertencimento do lugar, trabalho e suas práticas de lazer ambos ligados a mobilidade

"Geralmente, eu não sei acho que tipo Tiradentes é uma experiência menos capitalista, não depende do meu dinheiro, não depende do que eu posso pagar, agora se eu quero pagar pelo lazer tenho que me deslocar, primeiro ponto Itaquera vou no Shopping, ir no Cinema, comer alguma coisa. Se eu quero ir pro Teatro tenho que me deslocar para mais longe, tenho que ir até o Anhangabaú Teatro Municipal, ou pra Luz para a Sala São Paulo, ou para a Paulista, então é mais ou menos assim eu acho que na periferia na Cidade Tiradentes na minha casa são relações mais reais, aí relações pagas não sei, você pensa várias coisas"

Eu tenho repulsa, fico com nojo eu odeio tá aqui, quando tô aqui minha playlist muda muito, quando tô no ônibus ouço uma música mais ambiente assim, e fico na janela olhando Pink Floyd, e quando eu chego aqui é Racionais Mc's, e Facção Central, essas porras pro ódio sabe, pra diluir o ódio então eu ouço muito Rap. [...] Eu acho que quando eu me distancio da periferia, eu quero voltar para ela, então ouço Rap, eu tento voltar transformar daqui no ambiente que eu me sinto pertencente". Cris, fala durante o percurso realizado em dezembro de 2021.

Grifos da autora nas entrevistas realizadas entre dezembro de 2021 e março de 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dois exemplos apresentados, frutos de uma pesquisa de mestrado em andamento, e indicam coletas de dados cartografáveis e de ordem topológica (mobilidade ofertada) e outras informações que, ainda sendo de ordem qualitativa como os dados anteriores, permitem-nos avaliar, desde as representações dos sujeitos e da pesquisadora, as condições de mobilidade e a avaliação da mobilidade efetiva.

A conjunção desses instrumentos e procedimentos, desde uma matriz de Método já explicitada, deve nos permitir contribuir aos estudos urbanos sobre mobilidade, em nosso caso, na metrópole paulista. Como já abordado anteriormente em Oliveira (2021), os espaços vividos de Lefebvre (1974) experienciados no transporte são imprescindíveis para a compreensão de uma mobilidade dificultosa, no qual, releva reprodução de desigualdades no espaço urbano e na vida cotidiana, principalmente quando lidamos com pares conceituais de espaço e tempo na leitura da periferia de São Paulo. Tal condição, como exemplificado na fala de Cris, onde fala das articulações para ir a diferentes espaços da cidade, demonstra como há uma sobreposição a outras dimensões da vida cotidiana, como a exemplo o Lazer, mesmo que cotidianamente haja uma mobilidade evidente no seu dia-a-dia complementada por distâncias longas.

Jirón (2010), aborda sobre o confinamento em movimento, não mesmo tendo mobilidade, no caso de Cris, quer dizer um acesso maior à cidade e a própria reprodução da

vida cotidiana, somente a dicotomia do deslocamento ao trabalho. Em relação ao espaço vivido, e a percepção das sensações durante o acompanhamento dos percursos, foi evidente o cansaço, pelos momentos de introspecção durante a entrevista, e as falas sobre como foi o dia, que podemos tomar uma extensão do trabalho, ou até mais cansativa, mesmo no percurso de Dante, que tem sua mobilidade restrita ao bairro e não percorre distâncias longas.

Desta forma, reiteramos a importância do conjunto de conceitos trabalhados neste artigo em sua relação e definição de mobilidade urbana, experienciando discussões e técnicas para o estudo sobre a produção do espaço urbano, e a mobilidade como ferramenta conceitual e analítica das desigualdades presentes ainda na relação dos espaços vividos, percebidos e concebidos do cotidiano.

REFERÊNCIAS

FREHSE, Fraya. Quando os ritmos corporais dos pedestres nos espaços públicos urbanos revelam ritmos da urbanização. *Civitas - Revista de Ciências Sociais [online]*. 2016, v. 16, n. 1, pp. 100-118. Disponível em: <<https://doi.org/10.15448/1984-7289.2016.1.22234>>. ISSN 1984-7289. Acesso em 9 Junho 2022.

FREHSE, Fraya. ERVING GOFFMAN, SOCIÓLOGO DO ESPAÇO. *Revista Brasileira de Ciências Sociais; Sao Paulo* Tomo 23, N.º 68, (2008): 155-166. DOI:10.1590/S0102-69092008000300014

GOFFMAN. Erving. **Interaction ritual**. Garden City, Anchor Books, 1967.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, v. 4, n. 1, p. 66-79, 2010.

JIRON M, Paola; LANGE V, Carlos; BERTRAND S, María. EXCLUSION AND SPATIAL INEQUALITY: AN ANALYSIS FROM A DAILY MOBILITY PERSPECTIVE. *Revista INVI*, Santiago, v. 25, n. 68, p. 15-57, maio 2010. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582010000100002&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 09 jun. 2022.

JIRÓN, Paola A.; IMILAN, Walter Alejandro; ITURRA, Luis. Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. *cultural geographies*, v. 23, n. 4, p. 599-614, 2016.

KAUFFMANN, V. Mobilités et réversibilités: verbs des sociétés plus fluides - **Cahiers internationaux de sociologie**, n. 118, p. 119-135, 2005.

LEFÈBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris, Anthropos, ([1974] 2000).

LEFEBVRE, Henri. **Elementos da ritmanálise e outros ensaios sobre a temporalidades**. Rio de Janeiro : Consequência Editora, 2012.

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.

LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **Revista GEOgraphia**, v.3, n. 6, p.7-17, 2001.

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad Y Transporte: El binômio imperfecto**. Barcelona: Ed. Ariel, 2002.

OLIVEIRA, S. B. de, Transporte e mobilidade na periferia de São Paulo: uma condição socioespacial da desigualdade urbana. In: D'ANDREA, Tiaraju (Orgs). **Reflexões Periféricas: propostas em movimento para a reinvenção das quebradas**. São Paulo : Editora Dandara : Centro de Estudos Periféricos, 2021.

MARES, R. WHITACKER, A. M. Fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e cotidiano na Bahia, Brasil.. **PAPELES Y COYUNTURA** , v. 1, p. 304-327, 2019. Disponível em: <repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/9009>. Acesso em: 9 de Jun 2022.

SILVA. R. B. da. Mobilidade precária na metrópole de São Paulo. **Caderno de Geografia**. v.32, n.68 ISSN 2318-2962 DOI 10.5752/p.2318-2962.2022 v.32 n.68 p.289, 2022.

SANTOS, K. M. D.. AS (IM)POSSIBILIDADES DE MOBILIDADE URBANA NA PERIFERIA: FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E DIRETO À CIDADE EM CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS, SÃO PAULO - SP. In: **XIV ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA**, 2021. ANAIS ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA. João Pessoa: Campina Grande: Realize Editora, 2021.

TELLES, V. **Pontos e linhas II Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade**. In: Vera da Silva Telles e Robert Cabanes (orgs.). Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Humanitas, ([2005] 2006).

TELLES, V. da S. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo Social [online]** v. 18, n. 1, pp. 173-195. Acesso em 14 Junho 2022, Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-20702006000100010>. Epub 17 Jul 2006. ISSN 1809-4554.

ULIAN, F. **Sistemas de Transportes Terrestres de Passageiros em tempos de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de São Paulo**. 2008. 320 p.Tese

(Doutorado), - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.