

PERCURSOS CASA-TRABALHO-CASA: COMPREENDENDO A MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE NAS ÁREAS PERIFÉRICAS DE SÃO PAULO E DOURADOS

Home-Work-Home Commutes: Understanding Urban Mobility and the Right to the City in Peripheral Areas of São Paulo and Dourados

Trayectos casa-trabajo-casa: Comprendiendo la Movilidad Urbana y el Derecho a la Ciudad en las áreas periféricas de São Paulo y Dourados



Paula Neumann NOVACK – Universidade Estadual Paulista (UNESP)
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5643-7928>
URL: <http://lattes.cnpq.br/0856354201911247>
EMAIL: paulanovack@gmail.com

Márcio José CATELAN – Universidade Estadual Paulista (UNESP)
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1306-7955>
URL: <http://lattes.cnpq.br/1494659748837113>
EMAIL: marcio.catelan@unesp.br

Eliseu Savério SPOSITO – Universidade Estadual Paulista (UNESP)
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8887-8720>
URL: <http://lattes.cnpq.br/8520043515434606>
EMAIL: eliseu.sposito@unesp.br

RESUMO

Histórico do artigo

Recebido: 29 abril, 2024

Aceito: 19 junho, 2024

Publicado: 28 agosto, 2024

O cotidiano urbano nas áreas periféricas vai além de simples deslocamentos entre casa e trabalho. Requer uma compreensão profunda das interações entre os habitantes e a vida urbana, reconhecendo a mobilidade como um direito fundamental. O objetivo deste texto é compreender o cotidiano urbano dos moradores de áreas periféricas, analisando os percursos casa-trabalho-casa e entendendo como esses deslocamentos estão conectados à mobilidade urbana e ao acesso ao direito à cidade. A análise perpassa pela dimensão da mobilidade e da condição socioespacial das/os moradoras/es em áreas periféricas na metrópole de São Paulo (Cidade Tiradentes) e na cidade média de Dourados, em Mato Grosso do Sul. Buscamos compreender a mobilidade urbana por vários modais, apontando como a experiência de ir e vir na cidade é permeada por diferentes formas de apropriação, revelando aspectos da fragmentação socioespacial. Assim, ao analisarmos os percursos casa-trabalho-casa, não estamos apenas mapeando trajetos físicos, mas sim desvendando as intrincadas relações entre mobilidade, espaço urbano e condição socioespacial. Por meio desse olhar amplo e sensível que buscamos vislumbrar caminhos para uma cidade mais justa, onde o direito de ir e vir seja verdadeiramente garantido a todos os seus habitantes.

Palavras-chave: Fragmentação socioespacial; Mobilidade urbana; Percursos urbanos; Cidade Tiradentes; Dourados.

ABSTRACT

The urban daily life in peripheral areas goes beyond simple commutes between home and work. It requires a deep understanding of the interactions between inhabitants and urban life, recognizing mobility as a fundamental right. The aim of this text is to comprehend the urban daily life of residents in peripheral areas by analyzing the home-work-home routes and understanding how these commutes are connected to urban mobility and the right to the city. The analysis encompasses the dimension of mobility and the socio-spatial condition of residents in peripheral areas in the São Paulo metropolis (Cidade Tiradentes) and the medium-sized city of Dourados, in Mato Grosso do Sul. We seek to understand urban mobility through various modes of transportation, highlighting how the experience of moving around the city is permeated by different forms of appropriation, revealing aspects of socio-spatial fragmentation. Thus, by analyzing the home-work-home routes, we are not merely mapping physical routes, but uncovering the intricate relationships between mobility, urban space, and socio-spatial condition. Through this broad and sensitive perspective, we aim to envision paths to a fairer city, where the right to move freely is truly guaranteed to all its inhabitants.

Keywords: Socio-spatial fragmentation; Urban mobility; Urban journeys; Cidade Tiradentes; Dourados.

RESUMEN

El cotidiano urbano en las áreas periféricas va más allá de los simples desplazamientos entre casa y trabajo. Requiere una comprensión profunda de las interacciones entre los habitantes y la vida urbana, reconociendo la movilidad como un derecho fundamental. El objetivo de este texto es comprender la vida cotidiana urbana de los residentes de las áreas periféricas, analizando los trayectos casa-trabajo-casa y entendiendo cómo estos desplazamientos están conectados a la movilidad urbana y al acceso al derecho a la ciudad. El análisis abarca la dimensión de la movilidad y la condición socioespacial de los/las residentes en áreas periféricas en la metrópolis de São Paulo (Cidade Tiradentes) y en la ciudad mediana de Dourados, en Mato Grosso do Sul. Buscamos comprender la movilidad urbana a través de varios modos de transporte, señalando cómo la experiencia de ir y venir en la ciudad está impregnada por diferentes formas de apropiación, revelando aspectos de la fragmentación socioespacial. Así, al analizar los trayectos casa-trabajo-casa, no estamos solo mapeando rutas físicas, sino desentrañando las intrincadas relaciones entre movilidad, espacio urbano y condición socioespacial. A través de esta perspectiva amplia y sensible, buscamos vislumbrar caminos hacia una ciudad más justa, donde el derecho a ir y venir sea verdaderamente garantizado para todos sus habitantes.

Palabras clave: Fragmentación socioespacial; Movilidad urbana; Trayectos urbanos; Cidade Tiradentes; Dourados.

1 INTRODUÇÃO

Partimos do pressuposto de que, nas cidades brasileiras, tem ocorrido um movimento de transição da lógica centro-periferia para a lógica socioespacial fragmentada (Sposito e Sposito, 2020). A cidade em fragmentação é vivida em pedaços, em suas partes, cuja complexidade abarca as dimensões social, econômica e cultural, todas elas resultando em espacialidades distintas. Esse fenômeno também está intrinsecamente ligado a

questões relacionadas à infraestrutura urbana e aos elementos físico-naturais que são apropriados no âmbito do processo de produção da cidade.

Ao pensar na cidade fragmentada e no direito à cidade, essa situação se torna ainda mais complexa porque eleva a condição do tecido urbano às implicações no cotidiano das e dos sujeitos. Se essa é uma tendência do modo como as cidades, na urbanização contemporânea são produzidas, por outro lado, compreender o cotidiano é apreender não somente a base material pela qual a cidade tem sido constituída, mas também no campo teórico, a dimensão socioespacial pela qual a relação entre as desigualdades e a diferenciação aparecem como meios de compreender as formas de viver a cidade.

Abordando a noção de direito à cidade, cunhada por Lefebvre (2001), imediatamente surge a ideia de garantir a acessibilidade a uma variedade de recursos como uma oportunidade para desfrutar plenamente da vida urbana. Dentro das possibilidades de acessibilidade, destacam-se elementos essenciais para a vida das pessoas, como saneamento básico, habitação adequada, oportunidades educacionais, serviços de saúde, locais de trabalho, espaços públicos, expressões culturais e participação dos residentes nas decisões sobre a direção e utilização dos recursos públicos.

Além disso, a noção também engloba a promoção da igualdade de gênero e justiça social. O direito à cidade busca superar as barreiras e restrições do urbano, com o objetivo de assegurar, a todos os indivíduos, acesso ao espaço urbano. No entanto, a busca pelo direito à cidade se complica ainda mais devido ao processo de fragmentação. Neste sentido, diversos são os elementos que afetam a disponibilidade dos serviços fundamentais, sendo aqueles ligados à mobilidade um aspecto importante.

De acordo com os pontos aqui apresentados, procuramos compreender o cotidiano urbano de moradoras/es das áreas periféricas da Cidade Tiradentes, na cidade de São Paulo, e de Dourados, no estado de Mato Grosso do Sul, por meio da análise dos percursos casa-trabalho-casa, bem como explorar como esses deslocamentos estão conectados à mobilidade urbana e ao direito à cidade. O texto se desdobra em quatro partes: 1. Compreender a cidade contemporânea no contexto da proposta de fragmentação socioespacial, explorando a dimensão socioespacial como o prisma através do qual ser mulher ou ser homem implica em diferentes maneiras de viver, aprender e enfrentar a cidade; 2. Analisar e apresentar a metodologia dos percursos urbanos e como, por meio dela, conseguimos nos aproximar das diversas formas de apreender a dimensão empírica pela qual compreendemos a espacialidade dos habitantes da cidade, incluindo a caracterização espacial. 3. Apresentar as áreas urbanas estudadas. 4. Examinar as vozes,

interpretações e considerações das mulheres e dos homens em seu cotidiano, desde a saída de casa até o trabalho e o retorno, visando contemplar as diferentes experiências em relação aos percursos urbanos no contexto de gênero, dimensão socioespacial e condições periféricas e de classe, fornecendo interpretações e contribuições para a reflexão sobre a mobilidade urbana.

2 FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL: VIVER A CIDADE NO COTIDIANO

Berth (2023) argumenta que as cidades são influenciadas por uma variedade de discursos que moldam a sociedade, incluindo ideologias libertárias ou opressoras, progressistas ou conservadoras. Esses discursos contribuem para a estrutura e divisões espaciais das cidades. Historicamente, os estudos urbanos priorizaram a classe em detrimento de outros aspectos como gênero e raça. No entanto, compreender a vida urbana requer ir além dessas limitações binárias, considerando as interseções entre gênero, classe, raça e espaço. A fragmentação urbana resulta da crise social, manifestando-se como violência, preconceito, exclusão e morte, embora afete diferentes grupos de maneiras distintas.

Daremos foco na vida cotidiana de mulheres e homens que vivem e trabalham na cidade com forte destaque à condição periférica¹ que é levada pelos corpos destas mulheres e homens, suas narrativas, suas formas de compreensão ao experienciar o espaço urbano. Nosso objetivo, animados por Federici (2019, p. 28), é trazer ao debate a espacialidade das mulheres estruturada numa história oculta no processo de divisão territorial e sexual do trabalho, daí também, ler as diferenças em relação às experiências cotidianas de homens na cidade. Revelar a periferização é atender uma constatação da autora quando destaca a invisibilidade das trajetórias dessas divisões ocultadas no processo de compreensão da história e da cidade capitalista, e isto extrapola a noção de uma periferia física para uma periferia socioespacial presentes como síntese na elaboração da espacialidade dessas mulheres e desses homens.

No contexto da divisão de trabalho e do espaço urbano, as mulheres enfrentam restrições e negações que refletem uma sociedade baseada na expropriação e espoliação. A hegemonia masculina promoveu um padrão que resulta em afastamentos, apagamentos

¹ Utilizamos como referência para discutir condição periférica o texto: SPOSITO, M. E. B. CONDIÇÃO URBANA PERIFÉRICA SOB A LÓGICA FRAGMENTÁRIA. **Revista Confins**, (no prelo).

e cerceamentos no direito das mulheres de viver *a* e *na* cidade. Essas dinâmicas são reforçadas pelas interseções de gênero, perpetuando a ideia de periferia, especialmente em uma cidade fragmentada socioespacialmente. A mobilidade e o trabalho das mulheres são particularmente afetados, limitando suas sociabilidades e seu exercício da cidadania. O corpo feminino é fundamental nessa análise, sendo comparado por Federici à fábrica para os trabalhadores assalariados masculinos, como um terreno de exploração e resistência, usado para a reprodução e acumulação de trabalho. Em suas palavras, Federici (2019, p. 34) destacou que,

Na sociedade capitalista, o corpo é para as mulheres o que a fábrica é para os homens trabalhadores assalariados: o principal terreno de sua exploração e resistência, na mesma medida em que o corpo feminino foi apropriado pelo Estado e pelos homens, forçado a funcionar como um meio para a reprodução e a acumulação de trabalho.

Na cidade contemporânea, da passagem do paradigma centro-periferia para a uma condição de fragmentação socioespacial torna-se mais relevante compreendermos, desde a dimensão do corpo, as formas de intersecção dadas pela materialização da noção “periférica” mais como representação do que propriamente um aspecto configuracional do tecido urbano. A periferia da cidade contemporânea é um fato em transformação, tanto porque tornou-se *lócus* da reprodução de um segmento que busca a fuga da cidade, reproduzindo espaços comuns aos seus segmentos e formas de vida, quase que com um caráter completo de homogeneidade num processo simulado de sociabilidade protegidas por muros, portões, câmeras e ajardinamentos, ruas com as quais não nos reconhecemos no campo da sociabilidade. De outra parte, a periferia da ausência de quase tudo é também preenchida pelas formas de vida que ali se estabelecem em seus cotidianos. Claramente elas são produzidas sob a perspectiva da reprodução capitalista da terra, cujo acesso decorre do “se” é possível acessar a casa e a possibilidade de ir-e-vir. Estamos, portanto, a revelar uma cidade ocultada por corpos e cotidianos apagados pela condição socioeconômica, socioespacial e da divisão territorial e sexual do trabalho, tributárias das formas de vida.

A polissemia como definição das possibilidades de ser diferentes e das escolhas serem possíveis atinge não somente um recorte periférico. Ser periférico vai além do ponto onde se mora. Portanto, é um ponto de encontro naquilo que nosso corpo representa: dos segmentos sociais que carregamos nas estampas de nossas roupas, do lazer que nos são reservados na cidade, no gênero representado em nossos hábitos, gestos e formas, da

sexualidade, pela cor da pele que representa de onde se vem e para onde se quer ir a uma sociedade de espoliação racial (Berth, 2023).

No contexto contemporâneo da cidade produzida frente ao processo de fragmentação socioespacial, buscamos evidenciar o movimento dos corpos pelo espaço e como estes carregam a noção de periferia em si mesmos. Da compreensão do senso comum de um espaço de ausências temos como objetivo evidenciar as expressões da diferenciação socioespacial por meio da categoria 'sujeito'. A e o 'sujeita(o) periférica(o)' é aquela(e) cuja relação com o espaço urbano é fragmentada. Os pedaços que lhe cabe na divisão territorial do trabalho condicionam também as formas de espacialização. Na cidade fragmentada são muitas as possibilidades de interação socioespacial, mas também são as formas de negação, de não-aceitação, de impedimentos no ir-e-vir. E se reconhecemos que a produção da cidade é orientada pela hegemonia dos agentes imobiliários que vão direcionar e separar áreas homogêneas pensadas no plano urbano de acordo com a segmentação social é possível constatar que esse processo se impõe por ações normativas no âmbito da diversidade do que é ser alguém-periférico.

A mobilidade desempenha um papel crucial na configuração da fragmentação socioespacial. A incompletude dela no cotidiano atravessa a vida de cidadinas e cidadãos. Isto diz respeito às diversas maneiras pelas quais as pessoas se deslocam em um determinado espaço; por exemplo, um bairro ou uma cidade. A mobilidade está intimamente ligada às políticas de planejamento urbano e à infraestrutura das cidades, englobando uma ampla gama de tipos de deslocamento e diferentes modais de transporte. Dessa forma, a mobilidade desempenha um papel fundamental na vida urbana e nas práticas cotidianas (Silva, Teixeira e Sposito, 2021; Sposito, Teixeira e Silva, 2022). Além disso, a depender de cada condição de mobilidade pode haver inúmeros padrões de uso e ocupação do espaço de acordo com os deslocamentos das pessoas, sua posição social, classe, gênero, idade, entre outros fatores (Sposito, Teixeira e Silva, 2022). O objetivo fundamental da promoção da mobilidade é contribuir para a acessibilidade da população aos lugares de trabalho, consumo e lazer, condição que também está intrinsecamente ligada aos princípios do direito à cidade.

Na mobilidade cotidiana, as infraestruturas ligadas à mobilidade e à acessibilidade configuram o ambiente planejado, estabelecendo conexões com as principais estratégias de organização do espaço urbano, conforme enunciado por Legroux (2021). As cidades, no Brasil, enfrentam desafios relacionados ao planejamento urbano, sendo a mobilidade uma questão especialmente preocupante devido à necessidade de políticas públicas atualizadas

a um planejamento adequado e integrado no campo da mobilidade, da habitação, do trabalho e do lazer. Isso acaba agravando as disparidades no acesso ao transporte e aos diversos locais da cidade, fortalecendo as desigualdades existentes (Albergaria, 2021).

O modelo capitalista, estruturante, condicionante e que permeia é meio e resultado dos espaços urbanos, exerce influência sobre as políticas relacionadas à mobilidade promovendo a formação de barreiras de deslocamento seletivas. Essas barreiras segregam os indivíduos em categorias como "mulheres" e "homens" (Decothé e Cruz, 2021, p. 129). Como resultado, a regulação da mobilidade não é uniforme em todas as áreas urbanas. Isso leva a uma variação no controle da mobilidade em diferentes setores da cidade, moldada pela interseção entre estrato social, gênero e origem étnica. Em outros termos, Cresswell (2009) propõe que a mobilidade não seja apenas compreendida como uma ação física, mas permeada por significados e práticas, abarcando assim uma dimensão política e social. Diversas formas de mobilidade são geradas dentro de contextos sociais que, por sua vez, contribuem para a sua configuração. A mobilidade se configura como um recurso que é acessado de maneira variada por cada indivíduo, dependendo de fatores como gênero, ocupação profissional e motivo para estar na cidade (Cresswell, 2009).

As áreas urbanas estudadas apresentam diversas questões e desafios associados à mobilidade cotidiana de seus habitantes. A discussão sobre os percursos bem como sobre as potencialidades e dificuldades de circulação enfrentada pelos habitantes dos bairros periféricos dessas áreas serão abordados nas sessões posteriores.

3 PERCURSOS ACOMPANHADOS CASA-TRABALHO-CASA

Os percursos casa-trabalho-casa têm, como objetivo, reconhecer no cotidiano as práticas espaciais, as motivações e, de maneira mais específica, as formas de lidar com a mobilidade na cidade realizado pela observação, acompanhamento e registro do caminho para o trabalho (Jesus, Catelan e Calixto, 2022). A análise dos percursos de ida e volta ao trabalho possibilita compartilhar experiências das pessoas e compreender os indivíduos como uma representação do conteúdo socioespacial na cidade (Jesus, Catelan e Calixto, 2022).

Refletindo sobre o itinerário, é importante compreender a complexidade das observações feitas durante o trajeto porque não é possível abranger todos os aspectos do cotidiano, mas é possível capturar uma parte da vida naquele instante (Góes *et al.*, 2019). Neste sentido, busca-se compreender a dinâmica urbana relacionada ao trabalho, bem

como as conexões que se formam entre a moradia e o trabalho. Investigar os percursos dos habitantes na cidade é uma abordagem que visa explorar mais do que apenas a mobilidade ligada às infraestruturas viárias e de transporte (Jesus, Catelan e Calixto, 2022).

Considerando a importância da dimensão do trabalho na vida cotidiana e na interação das pessoas com a cidade e o ambiente ao seu redor a partir das práticas espaciais, a iniciativa do "percurso acompanhado casa-trabalho-casa" tem como objetivo avaliar não somente a duração, mas a totalidade da experiência ao percorrer o trajeto que liga a casa ao local de trabalho e de volta para casa (Jesus, Catelan e Calixto, 2022). No percurso, também é importante explorar os desafios que surgem ao percorrer determinados caminhos. Isso inclui identificar barreiras, momentos de pausa e restrições que podem ocorrer durante as jornadas: passagens por locais diversos, trocas de transporte, espera em filas, desvios necessários, escolhas de caminhos diferentes devido a fatores de insegurança ou mesmo optar por atalhos que ofereçam ganhos de tempo e conveniência (Jesus, Catelan e Calixto, 2022). Assim, a execução do percurso casa-trabalho-casa oferece a oportunidade de desvelar não apenas o percurso em si, mas sobretudo permite compreender a motivação por trás das escolhas feitas nessa rota, incluindo horários, momentos, desafios, apreensões e uma variedade de interações que moldam o dia a dia planejado, o padrão repetitivo e o elemento singular (Olmedo, 2016).

Para registrar e posteriormente gerar o mapeamento, os percursos são inicialmente gravados em aplicativo que registra trajetos realizados por meio de caminhadas, corridas, por bicicletas ou outro tipo de modal (neste caso utilizamos o aplicativo *Strava*). Em seguida, essas informações são transferidas para um *software* que permite a elaboração do mapa. O procedimento não passou por georreferenciamento, por isso, foi adotado o *Illustrator*, que permite a criação de mapas detalhados com dados sobre os diferentes trechos realizados pela cidadina e pelo cidadão que colaborou com nossa pesquisa. Além disso, são feitas anotações, gravação do áudio com autorização das e dos colaboradores durante o percurso. É relevante destacar que um conjunto de questões podem ser abordadas durante o percurso, sendo que, muito embora a ou o pesquisador possa abordar temas previamente roteirizados como informações sobre as condições e acesso à moradia, às práticas espaciais cotidianas relacionadas ao lazer, ao consumo e mesmo ao trabalho, não se pode perder o foco na improvisação das questões de acordo com as reações e interação da ou do cidadão durante o percurso.

Ademais, cada percurso é realizado uma única vez com cada participante gerando dois trajetos, ida e volta da casa ao trabalho. No total, foram realizados 47 percursos

durante a pesquisa em nove áreas urbanas: Chapecó/SC, Dourados/MS, Ituiutaba/MG, Marabá/PA, Maringá/PR, Mossoró/RN, Presidente Prudente/SP, Ribeirão Preto/SP, além de duas áreas periféricas da metrópole paulista, distrito de Cidade Tiradentes e bairro do Pimentas na periferia de Guarulhos, conurbada a São Paulo. Dentre os 47 percursos realizados nas respectivas áreas urbanas, elegemos os perfis para análise a partir de seus percursos: dois do distrito de Cidade Tiradentes em São Paulo e dois realizados na cidade de Dourados. Destacamos que a perspectiva analítica se assenta sobre a dimensão qualitativa, por isso não há comprometimento com a elaboração estatística no que tange à quantidade de cidadãos acompanhados.

A partir da análise dos percursos, é possível identificar as possibilidades, as dificuldades e as limitações enfrentadas por mulheres e homens no caminho de ida e volta para o trabalho. Além disso, são mencionadas algumas diferenças entre os percursos para o trabalho realizados por mulheres e homens que vivem em áreas periféricas das cidades.

4 O DISTRITO DE CIDADE TIRADENTES/SP E A CIDADE DE DOURADOS

Como mencionado anteriormente, foram selecionadas duas áreas urbanas brasileiras: a primeira corresponde à Cidade Tiradentes, um distrito/bairro da metrópole São Paulo e Dourados, uma cidade média do estado de Mato Grosso do Sul.

Cidade Tiradentes é um dos bairros periféricos mais importantes do município de São Paulo e abriga o maior conjunto habitacional da América Latina, composto por aproximadamente 40 mil unidades residenciais. A maior parte dessas unidades foi construída durante a década de 1980 por entidades como a COHAB (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo), a CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo) e grandes empreiteiras. As empreiteiras aproveitaram, também, o último financiamento significativo concedido pelo BNH (Banco Nacional da Habitação) antes do seu encerramento (Prefeitura de São Paulo, 2022).

Originalmente, o bairro foi planejado como um extenso complexo periférico de uso quase exclusivamente residencial, no estilo "bairro dormitório", destinado a abrigar populações afetadas por projetos de obras públicas. No final dos anos 1970, o poder público iniciou a aquisição de terras na região, conhecida como Fazenda Santa Etelvina, que era ocupada por eucaliptos e partes da Mata Atlântica. A construção de edifícios residenciais foi iniciada, alterando a paisagem e gradualmente atraindo grandes grupos familiares que aguardavam a oportunidade de adquirir uma moradia por meio das empresas habitacionais

(Prefeitura de São Paulo, 2023). Cidade Tiradentes abrigava uma população de 211.501 habitantes, de acordo com o censo de 2010, concentrada em um único distrito. Dentro desse total, cerca de 52.875 famílias residem na área administrada pela Prefeitura Regional. Dessas famílias, 8.064 enfrentam altos níveis de vulnerabilidade (Prefeitura de São Paulo, 2022).

Dourados, por sua vez, é uma cidade com 243.368 habitantes. Sua formação socioespacial tem forte ligação com as tribos indígenas Terena e Kaiowá, cujos descendentes continuam a ser uma parte significativa da população indígena do Brasil até os dias atuais (IBGE, 2022). No final do século XIX, diversas famílias migraram para o Mato Grosso, cujo território seria dividido com a criação do Mato Grosso do Sul somente em 1977, provenientes de estados como Rio Grande do Sul, Minas Gerais e São Paulo, buscando novas oportunidades em terras do oeste do país. Devido ao notável avanço na região e às informações sobre a fertilidade do solo, mais colonos foram atraídos para explorar as vastas plantações de erva-mate nativa. Isso foi impulsionado pela Companhia Mate Laranjeira S/A, que teve o monopólio da exploração de erva-mate na região entre 1882 e 1924. Além disso, houve um desenvolvimento significativo na criação de gado e por causa da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, implantada entre 1904 e 1914 (IBGE, 2022; Prefeitura Municipal de Dourados, 2024).

Em 20 de dezembro de 1935, o município de Dourados foi criado a partir de áreas desmembradas do município de Ponta Porã, por meio do Decreto nº 30 do então Governador do Estado, Sr. Mário Corrêa da Costa (IBGE, 2022; Prefeitura Municipal de Dourados, 2024). A Colônia Agrícola de Dourados foi estabelecida em 1943, ocupando uma área de 50.000 hectares que havia sido reservada em 1923 para fins de colonização. Essa colônia passou a fazer parte de Dourados após a elevação deste à categoria de município em 1935. A região atraiu muitos migrantes brasileiros e imigrantes estrangeiros, especialmente japoneses, que se dedicaram principalmente ao cultivo de café (IBGE, 2022; Prefeitura Municipal de Dourados, 2024).

Assim sendo, o texto aborda a análise da mobilidade cotidiana de indivíduos do sexo masculino e feminino residentes em regiões periféricas de áreas urbanas diferentes, considerando suas origens e circunstâncias variadas. Isso possibilita a compreensão da dinâmica de mobilidade nesses locais, além de permitir a comparação entre elementos similares e particulares dos casos.

5 OS DESLOCAMENTOS COTIDIANOS DE CIDADINAS E CIDADINOS RESIDENTES DE ÁREAS PERIFÉRICAS

Nesta seção buscamos compreender as dinâmicas cotidianas de mobilidade e acessibilidade das cidadinas e cidadãos das áreas urbanas mencionadas. Iniciamos com a descrição e comparação dos perfis de Cidade Tiradentes.

Em Cidade Tiradentes acompanhamos Luíza, uma mulher negra de 18 anos com um visual fora do padrão convencional por ter muitas tatuagens e *piercings*, o que pra ela é parte de seu modo de ser. Luíza trabalha numa doceria e ganha 800 reais por mês, faz um percurso de aproximadamente duas horas da casa e ao trabalho e de volta a ela, além de cursar a graduação em História iniciada de modo remoto ainda no período da pandemia COVID-19. O percurso foi realizado no dia 16 de maio de 2022.

Em seu percurso relatou já ter vivido casos de assédio no transporte coletivo, na rua e no supermercado. Afirmou ter consigo sempre um canivete para autoproteção dadas as vezes que já percebeu o assédio e, também, o percurso que faz quando sai de casa ainda antes do sol nascer. Luíza caminha cerca de 20 minutos da casa até o ponto de ônibus, leva mais 40 minutos de ônibus até o Terminal do bairro Itaquera, onde toma o metrô e viaja 40 minutos até a estação República e, de lá segue, mais cinco minutos caminhando até a galeria Califórnia, no centro de São Paulo, onde está a doceria na qual trabalha.

O relato detalhado da rotina matinal de Luíza oferece um panorama complexo e revelador sobre as experiências cotidianas de uma jovem residente em Cidade Tiradentes, bairro periférico de São Paulo. Sua jornada, composta por diversos trechos de deslocamento, revela não apenas a dinâmica da vida urbana, mas também os desafios enfrentados por aqueles que vivem à margem dos centros urbanos.

O primeiro trecho, que descreve o trajeto de casa até o ponto de ônibus, evidencia o contexto socioeconômico e de segurança do bairro. A presença de atividades relacionadas ao comércio de drogas sugere não apenas a vulnerabilidade do ambiente, mas também a necessidade de adaptação e precaução por parte dos residentes, assim como o monitoramento discreto para evitar confrontos com autoridades.

Durante o trajeto de ônibus até o Terminal Itaquera, Luíza compartilha suas experiências pessoais, revelando sua resiliência ao enfrentar desafios como o assédio no transporte público e o custo elevado de questões básicas, como remarcação de provas na faculdade. A menção ao porte de um canivete para defesa pessoal lança luz sobre a

sensação de insegurança que permeia sua rotina, refletindo uma realidade comum a muitos habitantes de áreas urbanas periféricas.

Ao entrar no metrô, Luíza revela seu engajamento em busca de ascensão social através da educação, estudando História em uma instituição de ensino superior na região central da cidade. No entanto, a falta de conhecimento sobre alternativas mais acessíveis de ensino superior, próximas à sua residência, sugere uma disparidade de informações e oportunidades educacionais entre diferentes áreas da cidade.

Finalmente, o trecho que descreve seu local de trabalho destaca a dureza de sua rotina laboral, contrastando com a eficiência criativa do dono da banca de jornais ao resolver um problema cotidiano com simplicidade. A cena do isqueiro pendurado, indicando uma solução improvisada para um desafio recorrente, ressoa como uma metáfora da adaptabilidade e resiliência exigidas daqueles que vivem nas periferias urbanas.

Seu percurso de volta, às 19h, segue o mesmo trajeto. A diferença é que, na volta, Luíza vai mais tranquila quanto ao tempo, mas percebemos que sempre atenta com o que se passa ou está ao seu redor. Ela fuma antes de entrar na estação do metrô e, em nossa conversa, ressalta *“eu não vivo a cidade. Eu não conheço praticamente nada. Só o centro mesmo”*. É fato que seu dia a dia para o trabalho, com muito tempo no deslocamento, deixa pouco tempo para outras atividades como o lazer. Podemos observar mais detalhes sobre o percurso e as experiências de mobilidade de Luíza na figura 01.

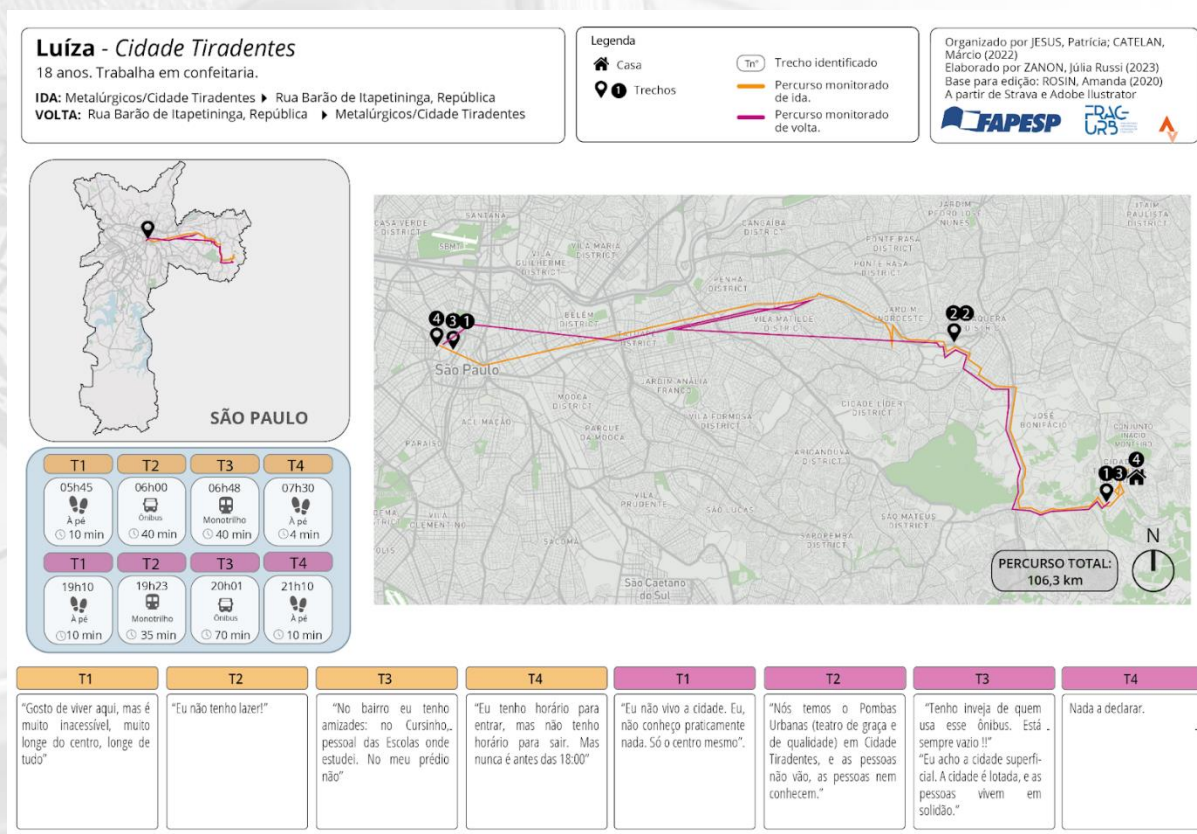
O relato proporciona uma visão detalhada da rotina de Luíza, uma jovem que enfrenta diariamente uma série de desafios e peculiaridades em seu trajeto entre o trabalho e sua casa na Cidade Tiradentes. A jornada de Luíza revela as complexidades do sistema de transporte público em uma cidade como São Paulo, onde o deslocamento pode se tornar uma verdadeira maratona. O trajeto de mais de duas horas entre a Rua Barão de Itapetininga e Cidade Tiradentes ilustra não apenas a extensão geográfica da cidade, mas também as desigualdades socioeconômicas que permeiam diferentes áreas pelas quais Luíza passa. Ela percorre 106,3 km somando a ida e volta da casa ao trabalho, com repetição de trechos nos dois sentidos, mas leva mais tempo no retorno à casa devido ao denso fluxo de pessoas. Luíza destaca a exaustão após longas jornadas de trabalho, a necessidade de dormir no transporte público e até mesmo a possibilidade de perder o ponto devido ao cansaço. Essas situações evidenciam as condições precárias de trabalho e a falta de infraestrutura adequada para garantir um deslocamento seguro e confortável.

A narrativa também aborda a vida cultural de Luíza, que encontra na cena *punk* um espaço de expressão e resistência. Os encontros periódicos no Vale do Anhangabaú, no

Brás e na Avenida Paulista servem como momentos de sociabilidade e troca de experiências para jovens que compartilham dos mesmos ideais e interesses. A menção à antiga participação de Luíza em uma banda *punk* chamada "Abortados do Sistema" revela não apenas sua afinidade com a música e a contracultura, mas também sua disposição para desafiar normas e convenções sociais. O fato de ensaiarem ao lado de uma igreja evangélica, enfrentando pressões policiais, evidencia a resistência e a persistência desse grupo em manter suas práticas e identidade cultural.

A pandemia de COVID-19 também é mencionada no relato de Luíza, evidenciando seus efeitos nas atividades culturais e na vida cotidiana dos jovens. A interrupção dos encontros e rodas de conversa devido às restrições sanitárias representa não apenas uma perda de espaços de sociabilidade, mas também um impacto emocional para aqueles que encontravam nessas atividades um meio de conexão e pertencimento.

Figura 01 – Percurso acompanhado casa-trabalho-casa de Luíza, Cidade Tiradentes - São Paulo.



Fonte: Dados do projeto temático FragUrb (2022)

O relato da jornada de Luíza oferece uma perspectiva singular sobre a vida urbana em São Paulo, destacando os desafios enfrentados por indivíduos que transitam

diariamente entre diferentes espaços sociais e culturais. Sua trajetória de vida, como uma mulher que mora num bairro da periferia distante e atravessa a cidade para trabalhar em outra área periférica da metrópole revela não apenas as dificuldades e adversidades, mas também a resiliência e a criatividade necessárias para enfrentar esses desafios e construir uma vida digna em meio às complexidades da metrópole. Quando elege o monotrilho em detrimento do metrô, por exemplo, destaca que sua opção tem a ver com a natureza do modal que, geralmente, não está tão lotado como o metrô e também pela vista da cidade, já que o monotrilho percorre sobre trilhos suspensos por uma estrutura elevada permitindo uma visão extensa da cidade. A análise do cotidiano de Luíza oferece uma visão ampla das experiências e desafios enfrentados por residentes de áreas periféricas, destacando questões de segurança, acesso à educação e trabalho precário. Sua jornada urbana reflete não apenas sua experiência individual, mas também as desigualdades estruturais que moldam a vida nas grandes cidades.

Acompanhamos, também, Igor, um homem branco de 49 anos, que trabalha como motorista numa Universidade privada no centro de São Paulo. Igor também é morador da Cidade Tiradentes, casado e pai de dois filhos. Possui uma casa em um bairro mais próximo de seu trabalho, mas prefere morar na Cidade Tiradentes por conta da família que ajuda na rede de apoio para o dia a dia dos filhos. Seu percurso foi realizado no dia 17 de maio de 2022, é complexo e leva mais de três horas com vários modais.

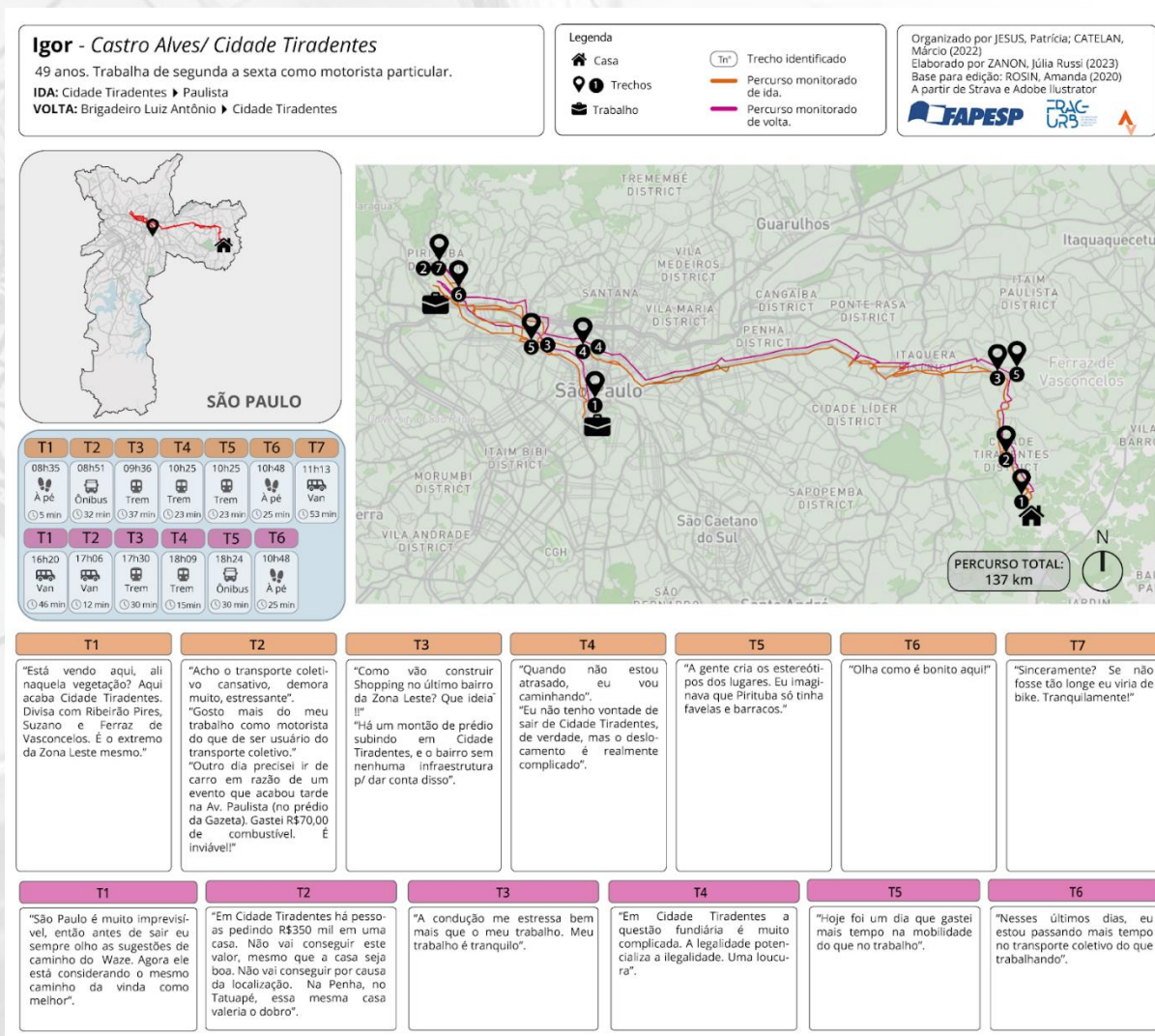
Igor é falante, o que permitiu abordar muitos temas em seu longo trajeto. Sai de casa a pé, às 8h35, até o ponto de ônibus, mas antes deixa seus filhos na casa da sogra onde eles vão tomar a van escolar. Igor toma o ônibus às 8h50 no chamado terminal velho em Cidade Tiradentes e vai, de trem, até a estação de Guaianazes, trecho que leva 40 minutos. Da estação Guaianazes vai até a estação da Luz, levando 30 minutos, e de lá segue, ainda de trem, até a estação Barra Funda, em pouco mais de 20 minutos, onde toma outro trem e viaja mais 20 minutos até a estação Piqueri. Desta estação segue a pé até a garagem da van que conduz da universidade na qual trabalha. Após tomar a van, percorre mais um trecho de aproximadamente 50 minutos.

O percurso descrito oferece uma janela única para a vida e rotina de Igor, destacando sua organização e adaptabilidade diante das circunstâncias. A análise desse trajeto revela não apenas a jornada física de Igor, mas também aspectos importantes de sua personalidade, valores e relações sociais. O trecho inicial evidencia a importância da pontualidade para Igor, embora haja um deslize na comunicação do horário exato de encontro, ele se mostra prevenido, garantindo sempre uma margem de segurança para

imprevistos. Esse comportamento revela sua responsabilidade e comprometimento, traços que parecem permeá-lo ao longo de todo o trajeto.

No ônibus, observamos o perfil comunicativo de Igor, seu entusiasmo em compartilhar experiências e interagir com os demais. O trecho de trem proporciona um espaço para Igor compartilhar histórias de vida, evidenciando sua riqueza de experiências e seu envolvimento em projetos sociais. O momento de espera na Estação da Luz destaca a capacidade de Igor de planejar e otimizar seu tempo, buscando estratégias para tornar seu trajeto mais eficiente. Sua consideração sobre a possibilidade de mudança de residência reflete seu compromisso com o equilíbrio entre vida profissional e familiar, ponderando os prós e contras de cada decisão.

Figura 02 – Percurso acompanhado casa-trabalho-casa de Igor, Cidade Tiradentes - São Paulo.



Fonte: Dados do projeto temático FragUrb (2022)

Ao caminhar até a garagem das vans, Igor mostra sua disposição e sua atenção aos detalhes do ambiente urbano. Sua discussão sobre projetos sociais revela sua conexão com causas sociais e seu desejo de promover mudanças positivas em sua comunidade. Por fim, o desfecho na Avenida Paulista destaca a adaptabilidade de Igor em seu ambiente de trabalho, sua preocupação com a segurança dos alunos e sua capacidade de encontrar soluções práticas para desafios do cotidiano. O percurso de Igor transcende o mero deslocamento físico, oferecendo *insights* valiosos sobre sua personalidade, valores e compromissos sociais, evidenciando sua capacidade de adaptação frente às adversidades.

Como se pode perceber, o percurso de Igor é diverso tanto em trechos como em modais. Sua personalidade comunicativa permite que ele aborda vários temas ao longo dos percursos, fala sobre política, sobre a cidade, sobre seu dia a dia, mas em nenhum momento se preocupa com insegurança ou qualquer tipo de receio com a mobilidade na cidade de São Paulo. Como é motorista, relata gostar mais de quando está conduzindo do que quando está no transporte coletivo que julga ser cansativo dado o tempo de espera entre os modais. A figura 02 fornece uma visão mais aprofundada do relato e do percurso de Igor.

Na cidade de Dourados acompanhamos Sara, 23 anos e Rogério, 19 anos. Sara é uma mulher trans, mora sozinha na Altos do Indaiá e trabalha na Central de Atendimento ao Cidadão. O percurso foi realizado 14 de dezembro de 2021, e a ida para o trabalho se divide em 3 trechos. O primeiro trecho foi realizado a pé e teve início às 5h40 da manhã, durante esse primeiro momento a cidadina mencionou questões sobre sua mobilidade cotidiana como o uso da bicicleta, deslocamentos a pé, segurança e sociabilidade no transporte público.

Com relação a sua mobilidade, Sara destaca: *“Para ir para o centro e para outros lugares da cidade, eu estou bem desprovida de mobilidade, acaba sendo longe”*. Quando questionada sobre o uso da bicicleta ela ressalta: *“Uso também, não tanto para trabalhar, mas para ir para outros lugares, até porque a carteirinha do ônibus eu uso para fazer o estágio, eu não consigo utilizar ela várias vezes ao dia, então se precisar ir para uma farmácia ou mercado eu vou de bike”*. Sobre a mobilidade a pé, Sara destaca que, nos dias em que realiza aplicação de hormônios, evita caminhar por conta dos efeitos colaterais do tratamento.

Sobre a questão da segurança, Sara menciona que tenta ser o mais segura possível e que tenta não desviar ou fazer outros caminhos para não passar pelo centro da cidade, considera-se uma pessoa bonita, busca estar nos espaços que deseja e destaca que essa

visibilidade lhe dá uma certa segurança e pode inibir algumas pessoas que poderiam lhe fazer algum mal. Ademais, ressalta que procura andar em lugares movimentados. Com relação à sociabilidade no transporte coletivo, Sara diz que não fez amizades, mas que já conversou com outras mulheres que trabalham no bairro Flórida enquanto esperam o ônibus no terminal.

O segundo trecho foi realizado de ônibus, começou às 5h58 e durou aproximadamente 15 minutos, no final do trajeto uma usuária perguntou para Sara onde elas estavam, a colaboradora afirmou que a moça é uma amiga que conversa às vezes. No terceiro e último trecho de ida ao trabalho, realizado a pé, que durou 5 minutos, Sara mencionou as interações que tem com outras pessoas.

O percurso de volta para casa de Sara começa às 12:25. No trecho realizado a pé, a colaboradora menciona que costuma passar basicamente por esse trajeto de ônibus. Para ela, voltar para casa de ônibus é mais fácil, exceto em dias de chuva, como hoje, em que tiveram que pegar o ônibus no Hospital Universitário, mas ele passou na rua. Ela expressa sua falta de confiança no serviço de ônibus em dias de chuva, pois há vezes em que o veículo não passa pela rua com barro. Assim, para ir embora, ela sempre opta por fazer o trajeto a pé até o transbordo, que é o terminal.

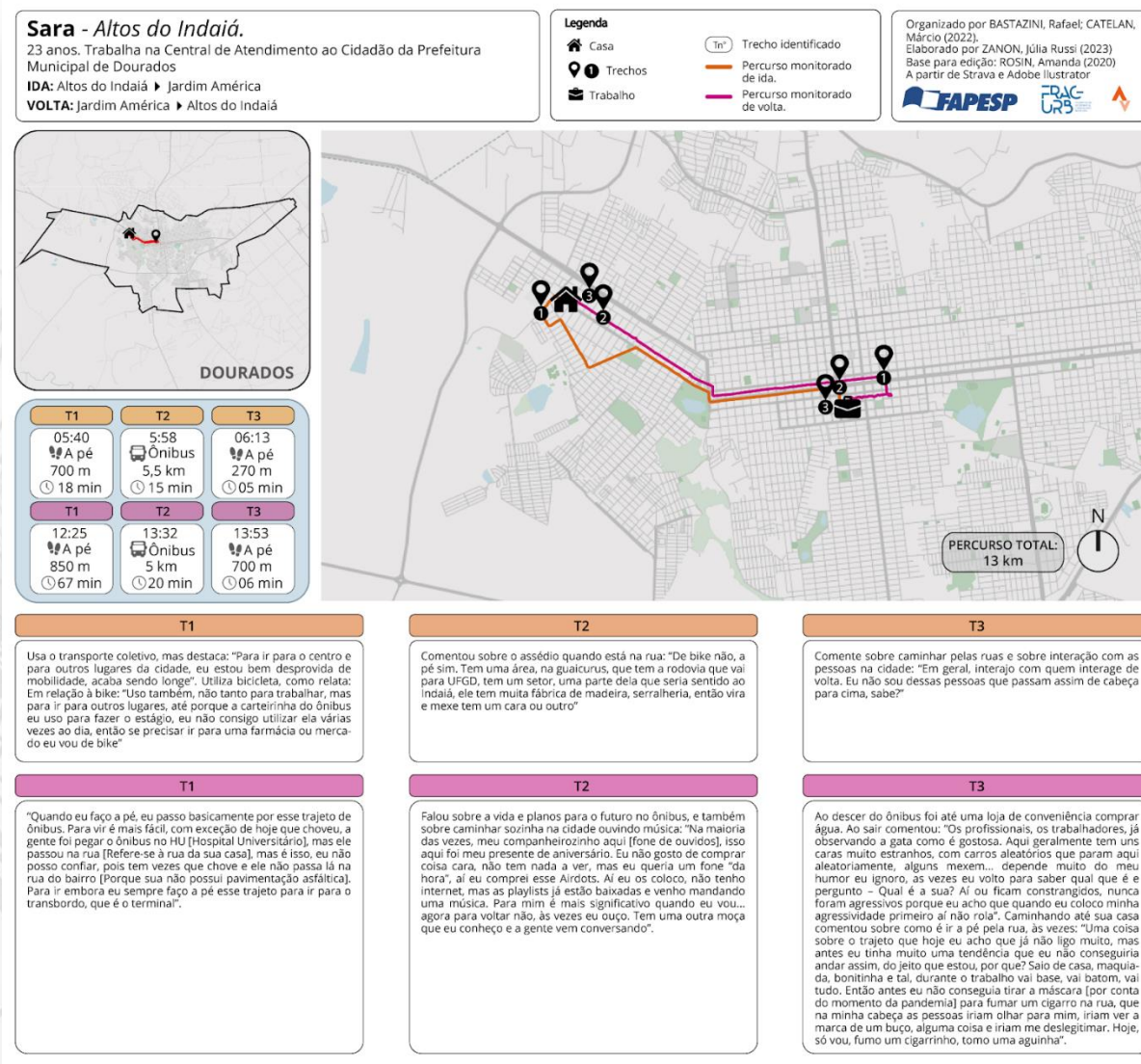
Durante este trecho, relata outras situações sobre a segurança em seus deslocamentos, *“aqui (próximo a um hotel), porque geralmente tem uns caras que estão fazendo alguma coisa nesse hotel, ou enfim, aí costumam mexer”, “dentro do busão não é algo frequente, que eu não tenho nenhum relato, mas na rua isso é diferente”*.

Sobre a sua experiência como mulher trans, destacou que não deixa de frequentar lugares por essa razão. Em relação às dificuldades do trabalho ressalta que, *“mas até isso, o fato de pegar ônibus foi uma conquista porque no começo do meu estágio eu não tinha nem o vale transporte, então acho que assim, por uns dois meses, ou eu vinha ou ia embora a pé. Hoje ir a pé é algo esporádico”*. Além disso, diz que prefere esperar uma hora pelo próximo ônibus do que ir embora a pé. Adicionalmente, compara o transporte de Dourados com Limeira (cidade onde residia) ressaltando que esta tem mais opções de transporte coletivo.

O penúltimo trecho do percurso de Sara é realizado de ônibus e o último trata-se de uma caminhada de 7 minutos. Essa rota se revela interessante para aprofundar a compreensão sobre como os indivíduos manifestam sensações e percebem de maneiras diversas o espaço urbano. Até mesmo os momentos de pausa no trajeto podem ser investigados, em virtude das prolongadas esperas no terminal de ônibus. Isso exemplifica

de modo particular o percurso de uma mulher que faz uso da caminhada e do transporte público para deslocar-se, indo além ao explorar outras abordagens ao compartilhar suas próprias vivências.

Figura 03 – Percurso acompanhado casa-trabalho-casa de Sara, Altos do Indaiá - Dourados.



Fonte: Dados do projeto temático FragUrb (2021)

Por outro lado, temos o caso de Rogério, morador da Aldeia Bororó, reserva indígena de Dourados, que trabalha na fábrica da cerveja Conti. Em relação à localização da sua casa dentro da reserva, o colaborador comentou que fica a uns 15 minutos da entrada. Além disso, destacou que começou a trabalhar como mecânico com 15 anos de idade. O percurso foi realizado no dia 17 de dezembro de 2021.

Rogério utiliza a bicicleta para se deslocar para o trabalho. Seu percurso se divide em dois trechos, o primeiro teve início às 5h55 e terminou às 6h40, com duração de 45 minutos. Sobre seu deslocamento ao longo da rodovia, Rogério destacou que já viu alguns acidentes. Além disso, comentou que é difícil andar de bicicleta, em alguns pontos da reserva, principalmente quando chove porque tem muito barro nas estradas. Em relação à construção e presença dos condomínios fechados, disse que, *“para mim facilitou, porque antes era estrada de chão e quando chovia a gente não conseguia atravessar ela (BR)”*.

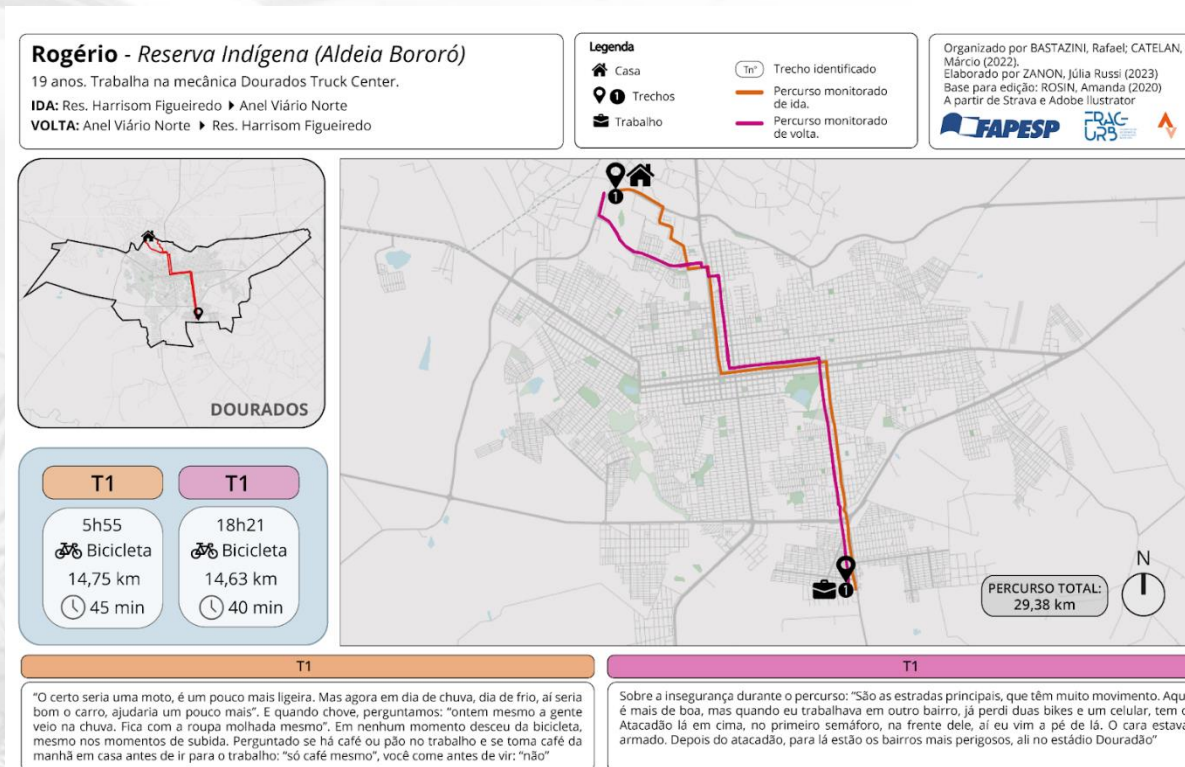
Durante o percurso, quando questionado se vai ao centro ou fica mais na reserva, o colaborador comenta: *“Rapaz, depende, porque eu trabalho de segunda a segunda às vezes, quando está muito corrido. Então quando sobra um tempo a gente vem. Normalmente uma vez por mês, não para serviço, mas para passear”*. Sobre o trajeto que realiza nessas ocasiões destacou que, *“eu subo reto aqui e cai lá na praça, no mercado, no shopping”*. Ao mesmo tempo, relata que não foi muitas vezes ao *shopping center* e que as pessoas da reserva não costumam ir a esse lugar, que não é algo comum. Disse que costuma ir mais para a praça central e seus arredores. Ainda comentou que a atividade de lazer comum na reserva são os jogos de futebol, *“só jogo de futebol, é o que tem mais”*.

Sobre os modais de transporte utilizados pelos moradores da reserva, Rogério destaca que o mais comum é o uso da bicicleta e que poucas pessoas têm carro ou moto. Também disse que gostaria de ter uma moto para facilitar o deslocamento para o trabalho, mas que nos dias de frio e chuva seria melhor um carro. Ainda durante o percurso de ida, o colaborador destacou que não tem hora exata para sair do trabalho *“ontem a gente saiu 20h30 do trabalho, hoje a gente não sabe que horas vamos sair”*.

O trajeto de volta para casa começou às 18h21, o irmão do colaborador também estava de bicicleta e acompanhou o percurso de volta para a reserva. Durante a volta, o pneu da bicicleta do irmão de Rogério furou e ele teve que ir na garupa do colaborador, rebocando a bicicleta. Quando o trânsito ficou muito pesado e apertado, seu irmão desceu da bicicleta para que ele pudesse passar pelos carros, juntando-se novamente mais à frente, depois dos “obstáculos”; *“ele vai passar o semáforo e depois vai subir”*. Em uma subida um pouco mais íngreme eles desceram da bicicleta e foram caminhando a pé. Nas áreas de maior circulação, Rogério aponta para as estradas principais como as mais perigosas, devido ao intenso movimento. Ele compartilha experiências pessoais, mencionando que quando trabalhava em outro bairro, teve duas bicicletas e um celular roubados. Ele destaca um ponto específico, próximo ao Atacadão, onde foi vítima de roubo armado. A partir dali ele descreve a região além do Atacadão como sendo onde os bairros

mais perigosos se situam, particularmente mencionando o estádio *Douradão* (estádio de futebol) como uma área de risco

Figura 04 – Percurso acompanhado casa-trabalho-casa de Rogério, Aldeia Bororó - Dourados.



Fonte: Dados do projeto temático FragUrb (2021)

No trajeto de volta, o diálogo foi um pouco restrito devido ao problema com o pneu da bicicleta, o que exigiu paradas frequentes e manobras cuidadosas para evitar danos maiores. Essa situação destacou a vulnerabilidade dos ciclistas frente a imprevistos, que podem transformar uma jornada já desgastante em uma experiência ainda mais difícil. Apesar do pneu furado ser um incidente ocasional, ele mostra os problemas para completar o trajeto.

Esse percurso revela a complexidade e os desafios da mobilidade enfrentados diariamente. Ao passar por áreas de espaços residenciais fechados, os ciclistas encontram ruas tranquilas, mas com pouca infraestrutura para bicicletas, forçando uma pedalada cautelosa. Nas principais vias da cidade, o tráfego intenso e a falta de ciclovias aumentam o risco de acidentes, exigindo atenção constante e aumentando o desgaste físico e mental. As rodovias, por sua vez, representam o ápice do desafio, com veículos em alta velocidade e poucas alternativas seguras para ciclistas. Este percurso detalha não apenas o esforço

físico necessário, mas também a determinação dos trabalhadores r para manter suas rotinas em um ambiente urbano muitas vezes hostil e pouco acolhedor para ciclistas.

CONCLUSÕES

A dinâmica urbana nas cidades brasileiras está passando por uma transformação, abandonando a tradicional divisão entre centro e periferia e adentrando uma realidade fragmentada. Nesse contexto do processo de fragmentação, as disparidades, desigualdades e desafios cotidianos relacionados à mobilidade e ao direito à cidade tornam-se cada vez mais complexos.

Ao analisar os perfis das pessoas em seus deslocamentos para o trabalho em Cidade Tiradentes e Dourados, se evidenciam os problemas de acessibilidade e mobilidade que surgem por diversas razões. Tanto Luísa quanto Igor enfrentam questões comuns às grandes metrópoles, como distâncias consideráveis e longas jornadas em diferentes meios de transporte público. Além disso, Luísa enfrenta assédio durante sua rota, enquanto Igor precisa sair mais cedo para levar os filhos à casa da sogra, uma responsabilidade socialmente atribuída às mulheres.

Já em Dourados, Sara, uma estudante, e Rogério, um operário fabril, lidam com uma situação socioeconômica precária. Sara compartilha suas experiências como mulher trans, destacando suas tentativas de navegar pelo espaço urbano apesar das limitações socioeconômicas. Por outro lado, Rogério depende da bicicleta para se locomover tanto para o trabalho quanto para o centro da cidade. As dificuldades de deslocamento são evidentes em seus relatos, mostrando que as barreiras de acessibilidade e mobilidade contribuem para uma experiência restrita da cidade.

Em ambos os casos, as experiências dessas pessoas refletem as barreiras de acessibilidade e mobilidade que muitos habitantes das periferias urbanas enfrentam, mostrando como esses desafios podem restringir suas experiências e oportunidades dentro da cidade. Ao comparar os perfis de Luísa, Igor, Sara e Rogério em termos de mobilidade, experiências de deslocamento e percepções sobre segurança e sociabilidade, é notável que existem diferenças significativas entre homens e mulheres em suas vivências urbanas.

Mulheres como Luísa e Sara compartilham preocupações semelhantes sobre segurança durante seus deslocamentos. Ambas enfrentam situações de assédio e adotam estratégias de autoproteção, como evitar certas áreas da cidade para se sentirem mais seguras. No entanto, suas experiências de mobilidade são influenciadas por fatores

adicionais, como a localização geográfica e a disponibilidade de transporte público. Enquanto Luísa enfrenta longos trajetos diários na cidade de São Paulo, Sara enfrenta restrições na mobilidade devido à distância até o centro da cidade e à escassez de transporte público, o que impacta suas atividades diárias.

Por outro lado, homens como Igor e Rogério parecem enfrentar desafios diferentes em relação à mobilidade e segurança. Igor, como motorista, tem uma experiência de deslocamento mais focada no trabalho. Enquanto isso, Rogério depende principalmente da bicicleta para se deslocar em uma reserva indígena, enfrentando desafios relacionados à precariedade da infraestrutura viária e preocupações com segurança em certas áreas da cidade. Sua mobilidade é mais limitada à sua comunidade e áreas circundantes, com poucas incursões ao centro da cidade ou a locais de lazer urbanos.

Essas disparidades de gênero nas experiências de mobilidade e segurança refletem não apenas as diferenças nas rotinas diárias, mas também as dinâmicas sociais e culturais presentes nas cidades em que vivem. Enquanto homens como Igor e Rogério parecem desfrutar de maior liberdade de movimento e menos preocupações com segurança durante seus deslocamentos, mulheres como Luísa e Sara enfrentam desafios adicionais que limitam sua mobilidade e exigem estratégias específicas de enfrentamento.

Os quatro perfis discutidos aqui revelam, por razões diversas, as restrições e dificuldades que impedem uma vivência plena da cidade. As conclusões extraídas dos percursos estudados demonstram claramente que os homens estão menos preocupados com questões de segurança e que a mobilidade eficiente é parte importante na busca pelo pleno exercício do direito à cidade.

REFERÊNCIAS

ALBERGARIA, R. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 38–552021.

BERTH, J. **Se a cidade fosse nossa. Racismo, falocentrismos e opressões nas cidades**. [s.l.] Editora Paz e Terra, 2023.

CRESSWELL, T. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, R. M. do; SIMÕES, J. A. (Org.). **A produção das mobilidades: Redes, espacialidades e trajectos**. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, p. 25-37.

DECOTHÉ, M.; CRUZ, M. Novas formas de controle policial na perspectiva da cartografia social: mobilidade racial urbana. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 122–133.

FEDERICI, S. **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. [s.l.] Editora Elefante, 2023.

IBGE. **IBGE CIDADES, DOURADOS**. Disponível em:
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/dourados/panorama>.

JESUS, P. M. DE; CATELAN, M. J. V.; CALIXTO, M. J. M. S. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa. Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, E. M.; MELAZZO, E. S. (Ed.). **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022. p. 149–172.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEGROUX, J. A lógica urbana fragmentária: delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Caminhos da Geografia**, v. 22, n. 81, p. 235–248, 2021.

OLMEDO, E. P. B. **Accesibilidad y exclusión social en la periferia pobre de la ciudad de México. La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta**. [s.l.] Universidad Autónoma Nacional de México, 2016.

PETRONE, T. Uma saída para Joanas, Marias e Clarices. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Eds.). **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 19–24.

PREFEITURA DE DOURADOS. **Síntese Histórica**. Disponível em:
<<https://portal.dourados.ms.gov.br/index.php/sintese-historica/>>.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Histórico da Cidade Tiradentes**. São Paulo, 2022. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidadetiradentes/historico/>

RIBEIRO, A. C. T. Sociabilidade, hoje: leitura da experiência urbana. **Caderno CRH**, v. 18, n. 45, p. 411–422, 2005.

SILVA, K. A. A. DA; TEIXEIRA, V. M. DE L.; SPOSITO, E. S. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. **Geografães**, n. 33, 2021.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. Fragmentação socioespacial. **Mercator (Fortaleza)**, v. 19, 2020.

SPOSITO, E. S.; TEIXEIRA, V. DE M. L.; SILVA, K. A. A. DA. Mobilité quotidienne et accessibilité dans la ville fragmentée. **Cidades**, v. 14, n. 23, p. 136–160, 2022.

NOVACK, P. N.; CATELAN, M. J.; SPOSITO, E. S.

PERCURSOS CASA-TRABALHO-CASA: COMPREENDENDO A MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE NAS ÁREAS PERIFÉRICAS DE SÃO PAULO E DOURADOS



SPOSITO, M. E. B. CONDIÇÃO URBANA PERIFÉRICA SOB A LÓGICA FRAGMENTÁRIA. **Revista Confins**, (no prelo).

