



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS DO PONTAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO PONTAL



JOANES COLAS

**MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DE BAIRROS PERIFÉRICOS
DE ITUIUTABA-MG: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do Programa
Minha Casa Minha Vida**

Ituiutaba/MG

2024

JOANES COLAS

**MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DE BAIROS PERIFÉRICOS
DE ITUIUTABA-MG: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do Programa
Minha Casa Minha Vida**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Pontal – Área de Concentração: Produção do espaço e dinâmicas ambientais, do Instituto de Ciências Humanas do Pontal, Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Produção do espaço rural e urbano

Orientador: Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki

Co-orientador: Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito

Ituiutaba/MG

2024

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

C683 2024	Colas, Joanes, 1987- MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DE BAIRROS PERIFÉRICOS DE ITUIUTABA -MG: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do programa minha casa minha vida [recurso eletrônico] : MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DE BAIRROS PERIFÉRICOS DE ITUIUTABA -MG: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do programa minha casa minha vida / Joanes Colas. - 2024. Orientador: Vítor Koiti Miyazaki . Coorientador: Eliseu Savério Sposito . Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. DOI http://doi.org/10.14393/ufu.di.2025.489 Inclui bibliografia. Inclui ilustrações. 1. Geografia. I. , Vítor Koiti Miyazaki,1983-, (Orient.). II. , Eliseu Savério Sposito,1950-, (Coorient.). III. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Geografia. IV. Título. CDU: 910.1
--------------	--

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:
Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Geografia do Pontal - PPGEp				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico				
Data:	20/12/2024	Hora de início:	14:00	Hora de encerramento:	16:20
Matrícula do Discente:	22222GEO001				
Nome do Discente:	Joanes Colas				
Título do Trabalho:	Mobilidade urbana dos moradores de bairros periféricos de Ituiutaba-MG: um estudo a partir de conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida				
Área de concentração:	Produção do espaço e dinâmicas ambientais				
Linha de pesquisa:	Produção do espaço rural e urbano				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas - FragUrb				

Reuniu-se de forma remota, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Geografia do Pontal, assim composta: Professores Doutores: Profa. Dra. Maria Angélica de Oliveira Magrini (ICHPO/UFU), Prof. Dr. Márcio José Catelan (Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação/UNESP); Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki (ICHPO/UFU) orientador do candidato e Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito co-orientador do candidato.

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki orientador, apresentou a Comissão Examinadora e a candidata, agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação da Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos examinadores, que passaram a arguir o candidato. Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o candidato:

Aprovado

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Vitor Koiti Miyazaki, Professor(a) do Magistério Superior**, em 20/12/2024, às 16:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Márcio José Catelan, Usuário Externo**, em 20/12/2024, às 16:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eliseu Savério Sposito, Usuário Externo**, em 20/12/2024, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maria Angelica de Oliveira Magrini, Professor(a) do Magistério Superior**, em 20/12/2024, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5976425** e o código CRC **9FC76C2C**.

Lista de Figuras

Figura 1: O modelo de círculos concêntricos de Burgess para Chicago	23
Figura 2: Teorias de vários setores e centros.....	25
Figura 3: : Localização do município de Ituiutaba /MG	45
Figura 4: : Ituiutaba/MG: Dados do crescimento populacional urbano, rural e taxa de urbanização (1940-2010).....	49
Figura 5: Ituiutaba-MG: bairros selecionados para o estudo, 2023.....	52
Figura 6: distribuição percentual dos moradores entrevistados proporcionalmente em cada bairro	53
Figura 7: Nadime Derze até o terminal central - Percurso de bicicleta.....	60
Figura 8: Nadime Derze Jorge até o terminal central - Percurso a pé.....	61
Figura 9: Vista de um trecho do percurso realizado a pé, do bairro Nadime Derze Jorge ao Terminar Central, ainda não ocupado.....	62
Figura 10: Terminal central até o bairro Nadime Derze Jorge - Percurso de onibus	63
Figura 11: Espera do ônibus para o bairro Nadime Derze Jorge no Terminal Central ..	63
Figura 12: Nadime Derze Jorge até o terminal central - Percurso de motocicleta	64
Figura 13: : Nadime Derze Jorge até o terminal central - percurso de carro.....	64
Figura 14: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de moto.....	65
Figura 15: Ponto de espera de mototáxi ao lado do terminal central	65
Figura 16: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de pé.....	66
Figura 17: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de ônibus	67
Figura 18: Praça Cônego Ângelo até o Bairro nova Ituiutaba - Percurso de bicicleta ...	67
Figura 19: Bairro nova Ituiutaba até a praça da prefeitura - Percurso de ônibus	68
Figura 20: Bairro nova Ituiutaba até a praça da prefeitura - Percurso de carro.....	69
Figura 21: Bairro nova Ituiutaba até a praça Getúlio Vargas - Percurso de pé	69
Figura 22: Terminal central até o Bairro Dr. Marcondes Bernardes - Percurso de moto	70
Figura 23: Terminal central até o bairro Dr. Marcondes Bernardes - percurso de ônibus	71
Figura 24: : Bairro Dr. Marcondes Bernardes até o supermercado MartMinas - percurso a pé.....	72
Figura 25: Bairro Dr. Marcondes Bernardes até a praça Getúlio Vargas - Percurso de bicicleta.....	73

Figura 26: Jardim Europa II até o centro - percurso de pé	73
Figura 27: Jardim Europa II até o centro (Praça Cônego Ângelo) - Percurso de ônibus	74
Figura 28: Ponto de ônibus no centro da cidade, próximo à Praça Cônego Ângelo	75
Figura 29: Terminal central até Jardim Europa II - percurso de moto	75
Figura 30: Jardim Europa II até a praça da prefeitura - percurso de carro	76
Figura 31: Representação percentual dos entrevistados por local de trabalho	84
Figura 32: Frequência dos percursos Casa-Trabalho-Casa.....	85
Figura 33: Número de entrevistados por meio de transporte utilizado para ir ao trabalho	86
Figura 34: Principais locais de lazer frequentados pelos moradores dos bairros estudados	87
Figura 35: O estado de uma área de lazer no Bairro Nadime Derze	88
Figura 36: Iniciativa para construir um campo de futebol improvisado	88
Figura 37: Frequência de viagens de lazer dos residentes pesquisados	89
Figura 38: Répartition des moyens de transport utilisés pour le loisir	90

Lista de Tabelas

Tabela 1: Ituiutaba/MG: As linhas de ônibus e os bairros atendidos (até fev. de 2024)	58
Tabela 2: Síntese das informações relativas aos percursos realizados	76

LISTA DE SIGLAS

CBD	Central Business District
CTC	Casa-Trabalho-Casa
FAPEMIG	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais
GCUB	Grupo de Cooperação Internacional de Universidades Brasileiras
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
OEА	Organização dos Estados Americanos
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPGEP	Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal
SEMTTRAM	Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade
SEPLAN	Secretaria de Planejamento de Ituiutaba
SMTU	Secretaria Municipal de Transportes Urbanos
TCI	Terminal Central de Integração
TPU	Transporte Público Urbano
UFU	Universidade Federal de Uberlândia

Resumo:

A cidade deve ser compreendida enquanto um espaço socialmente produzido e, dessa forma, apresenta grande complexidade e desafios para a sua compreensão. Neste contexto, este estudo tem como objetivo analisar a mobilidade urbana na cidade de Ituiutaba, Minas Gerais, Brasil. Partimos da ideia inicial de que mesmo nas cidades de menor porte demográfico, situado fora dos contextos metropolitanos, os problemas urbanos se fazem presentes, inclusive quanto à mobilidade urbana, dentro de suas especificidades. Em Ituiutaba, por exemplo, a implantação de conjuntos habitacionais por meio do Programa Minha Casa Minha Vida tem impactado significativamente na expansão territorial da cidade, ampliando as distâncias a serem percorridas pelos moradores. Sendo assim, adotamos dois procedimentos metodológicos centrais nesta pesquisa: 1) a aplicação de questionários numa amostra estatisticamente definido entre os moradores de bairros periféricos produtos do Programa Minha Casa Minha Vida; 2) a realização e análise de percursos ou itinerários simulados entre os bairros periféricos analisados e os principais pontos da cidade. Os resultados evidenciam os problemas e os desafios existentes quanto à mobilidade urbana em Ituiutaba, o que demanda maior atenção em relação ao planejamento urbano e políticas públicas mais eficientes que possam diminuir as desigualdades socioespaciais.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Percursos; Periferia; Programa Minha Casa Minha Vida; Ituiutaba-MG.

Résumé

La ville doit être entendue comme un espace socialement produit et, à ce titre, elle présente une grande complexité et des défis pour sa compréhension. Dans ce contexte, cette étude a pour objectif d'analyser la mobilité urbaine dans la ville d'Ituiutaba, Minas Gerais, Brésil. Nous partons de l'idée initiale que même dans les villes de plus petite taille démographique, situées en dehors des contextes métropolitains, les problèmes urbains sont présents, y compris en matière de mobilité urbaine, dans leurs spécificités. À Ituiutaba, par exemple, la mise en place de complexes immobiliers par le biais du programme Minha Casa Minha Vida a eu un impact significatif sur l'expansion territoriale de la ville, augmentant les distances à parcourir par les habitants. Nous avons donc adopté deux procédures méthodologiques centrales dans cette recherche : 1) l'application de questionnaires à un échantillon statistiquement défini parmi les habitants des quartiers périphériques issus du programme Minha Casa Minha Vida ; 2) la réalisation et l'analyse de trajets ou d'itinéraires simulés entre les quartiers périphériques analysés et les principaux points de la ville. Les résultats mettent en évidence les problèmes et les défis existants en matière de mobilité urbaine à Ituiutaba, ce qui exige une plus grande attention en matière d'urbanisme et des politiques publiques plus efficaces susceptibles de réduire les inégalités socio-spatiales.

Mots-clés : Mobilité urbaine ; Trajets ; Périphérie ; Programme Minha Casa Minha Vida ; Ituiutaba-MG

Rezime

Vil la dwe konprann kòm yon espas ki pwodui sosyalman e, konsa, li prezante gwo kompleksite ak defi pou konpreyansyon li. Nan kontèks sa a, etid sa a gen pou objaktif pou analize mobilite iben nan vil Ituiutaba, Minas Gerais, Brezil. Nou kòmanse ak lide inisyal la ke menm nan vil ki gen pi piti gwosè demografik, ki sitiye andeyò zòn metwopolitèn yo, pwoblèm iben yo prezan, tankou mobilite iben, nan espesifisite yo. Nan Ituiutaba, pa egzanp, mizanplas konplèks lojman atravè pwogram Minha Casa Minha Vida a gen yon enpak siyifikatif sou ekspansyon teritoryal vil la, ogmante distans rezidan yo dwe vwayaje. Se poutèt sa, nou te adopte de pwosedi metodolojik nan rechèch sa a: 1) aplikasyon kesyonè sou yon echantiyon estatistikman defini nan rezidan nan katye periferik ki benefisye de pwogram Minha Casa Minha Vida a; 2) kreyasyon ak analiz wout oswa itinerè simile ant katye periferik yo analize ak pwensipal vil la. Rezilta yo mete aksan sou pwoblèm ak defi mobilite iben k ap fè fas nan Ituiutaba, ki mande plis atansyon sou planifikasyon iben ak politik piblik ki pi efikas ki ka diminye inegalite sosyo-espasyal yo.

Mo kle: Mobilite iben; Trajè; Periferi; Pwogram Minha Casa Minha Vida; Ituiutaba-MG.

Sumário

Lista de Figuras	4
Lista de Tabelas.....	5
Apresentação: minha experiência como estudante estrangeiro no PPGEPI	10
INTRODUÇÃO	12
1 REFERENCIAL TEÓRICO.....	16
1.1 Espaço Urbano: discussões e abordagens	16
1.1.1 A cidade: critérios para uma delimitação diferenciada.....	17
1.1.2 A cidade, um assunto de interesse variado: por quê?	19
1.1.3 Organização estrutural do espaço urbano: algumas teorias.....	21
1.2 Breve discussão sobre os conceitos de “Centro” e “Centralidade”	26
1.3 Algumas abordagens à periferização.....	28
1.4 Produção do espaço urbano e dinâmica contemporânea.....	30
1.5 Mobilidade e circulação urbana num contexto de centralidade.....	35
2 ITINERÁRIOS/PERCursos URBANOS: FRENTE METODOLÓGICA DE PESQUISA EM MOBILIDADE URBANA.....	39
2.1 Michel Lussault (2007): uma contribuição através de uma abordagem à hibridização de espaços de mobilidade.....	39
2.2 Jesus, Catelan e Calixto (2022): uma contribuição através da identificação de práticas cotidianas	40
2.3 Cláudio Márcio Oliveira (2011): uma contribuição através de uma abordagem formativa para o curso	41
2.4 Janice Caiafa (2002): uma contribuição através da exploração da exclusão social, do trabalho e da subjetividade.....	42
3 O RECORTE DA PESQUISA E OS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	44
3.1 Caracterização geográfica de Ituiutaba/MG.....	44
3.2 Histórico de Ituiutaba/MG.....	47
3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	49
4 ESTUDO DA MOBILIDADE URBANA EM ITUIUTABA.....	55
4.1 Mobilidade urbana em Ituiutaba e no contexto nacional	55
4.2 Ituiutaba/MG (2024): caracterização e análise do transporte público urbano.....	56
4.3 Apresentação, análise e interpretação dos resultados da pesquisa	59
4.3.1 Mapas dos trajetos realizados (bicicleta, carro, moto, ônibus e a pé) - Julho de 2024	60

4.3.2	Os diferentes meios de transporte utilizados: eficácia e limitações.....	77
4.3.3	Impacto da topografia (diferença na altitude) nos percursos.....	79
4.3.4	Comparação dos tempos de viagem para distâncias semelhantes.....	80
4.3.5	Os deslocamentos dos moradores periféricos de Ituiutaba: breve análise a partir de ferramentas de mobilidade urbana	80
4.4	Apresentação, análise e discussão dos resultados dos questionários.....	83
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	91
6	REFERÊNCIAS.....	94

Apresentação: minha experiência como estudante estrangeiro no PPGE

Optei por iniciar esta dissertação com um breve relato, feito por um estudante migrante, haitiano, que escolheu fazer o mestrado acadêmico em Geografia no Brasil, mais especificamente na Universidade Federal de Uberlândia, no Campus Pontal, na cidade de Ituiutaba, Minas Gerais.

Em março de 2021 tive a honra de ser selecionado como bolsista do programa GCUB (Grupo de Cooperação Internacional de Universidades Brasileiras) em colaboração com a OEA (Organização dos Estados Americanos), uma oportunidade que representou um passo importante na minha carreira acadêmica. No entanto, circunstâncias globais ligadas à pandemia da Covid-19 atrasaram minha partida para o Brasil. Inicialmente programado para iniciar o segundo período acadêmico em agosto de 2022, minha chegada à Universidade Federal de Uberlândia (UFU) foi adiada ainda mais devido a turbulências políticas e dificuldades em encontrar voos entre o Haiti e o Brasil. Foi somente em novembro de 2022 que finalmente coloquei os pés no Brasil e, em dezembro de 2022, pude ingressar no Programa de Pós-Graduação em Geografia do Campus Pontal (PPGE).

Assim que cheguei ao Brasil, tive que me inscrever rapidamente no PPGE (Programa de Pós-Graduação em Geografia do Pontal) para me beneficiar do subsídio oferecido pela Organização dos Estados Americanos (OEA), no caso, uma bolsa da FAPEMIG(**Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais**)que eu aproveitei para agradecer grandemente pelo apoio financeiro durante 20 meses. Por isso, fui o primeiro a ser inscrito no programa para o primeiro período, em março de 2023, e, por isso, o meu número de registro de matrícula é “22222GEO001”. Para meu grande alívio, fui calorosamente recebido por alguns dos professores e alunos na residência particular da então coordenadora do programa, Profa. Dra. Joelma Cristina dos Santos, cuja gentileza me proporcionou um alívio inicial para os muitos desafios que estavam por vir. Soma-se a isso o apoio inabalável de meu orientador, o Prof. Dr. Vitor Koiti Miyazaki, bem como do meu co-orientador, Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito, que ajudou muito esclarecendo dúvidas em francês. Ainda assim, a minha adaptação no Brasil não foi nada simples.

Ainda no Haiti, eu havia me preparado, de certa forma, para essa mudança. Porém, chegando no Brasil, verificou-se que os desafios eram muito maiores. Tudo parecia

estranho para mim: a cultura, a infraestrutura da universidade, a organização institucional e até mesmo a vida cotidiana. A única coisa com a qual eu estava familiarizado era o clima quente da cidade de Ituiutaba, que apresenta certas semelhanças com a região de onde vivia no Haiti.

Porém, o maior desafio que enfrentei foi a barreira do idioma. Meu domínio limitado do português dificultava a interação social, mergulhando-me em uma profunda solidão. Não consegui fazer amigos de verdade, e esse isolamento intensificou minha saudade do Haiti. Em várias ocasiões, pensei seriamente em desistir desta experiência.

O que me manteve firme durante esse período difícil foi o apoio inestimável dos professores do programa e, também, da psicóloga Polyana Alvarenga Matumoto, da Divisão de Saúde – DISAU da Pró-reitoria de Assistência Estudantil – PROAE, da Universidade Federal de Uberlândia. Sua atenção e compreensão foi uma verdadeira bênção e ofereceu conforto e acolhimento.

Apesar de todas as dificuldades, dediquei-me de corpo e alma aos meus estudos, determinado a superar esses obstáculos. Para fazer minhas lições de casa e leituras, primeiro tinha de escrever e ler em francês e depois traduzir para o português, um processo trabalhoso que se tornava ainda mais difícil devido às limitações dos tradutores automáticos, aos quais recorri muitas vezes.

Os esforços dos professores, que sempre demonstraram grande habilidade, com empenho e paciência para facilitar a comunicação, foram decisivos para mim. Graças ao talento deles, descobri um novo fascínio pela geografia urbana, uma disciplina que me inspirou e motivou profundamente.

Agora, olhando para trás, percebo o quanto essa experiência me transformou, não apenas como estudante, mas também como pessoa. Cada desafio, por mais difícil que seja, ajudou a moldar meu caminho e a fortalecer minha paixão pela geografia e meu compromisso com a educação.

INTRODUÇÃO

A cidade é o resultado do esforço do homem para transformar o ambiente a fim de se apropriar dele (Castells, 1972, p.152). Enquanto produto social, a cidade constitui-se em um sistema de relações entre partes funcionalmente diferenciadas e territorialmente localizadas (Castells, 1972, p.157). Assim, como Le Corbusier (1933, apud Simard e Mercier, 2011) aponta, a cidade tem quatro funções: trabalhar - habitar - circular - recrear. Como resultado, o bem-estar do morador urbano depende da ligação entre essas diferentes funções da cidade, uma vez que a própria criação da cidade era a esperança do novo ser humano emancipado da natureza.

Entretanto, em uma cidade em que os conteúdos das centralidades estão localizados em um determinado lugar ou, por assim dizer, concentrados em um determinado espaço, os bairros periféricos provavelmente enfrentarão dificuldades em decorrência das desigualdades. Nesse caso, usufruir dos serviços localizados no centro, que obviamente foi criado pela concentração das infraestruturas mais importantes, exigirá deslocamento e poderá até mesmo ter um impacto na qualidade de vida dos moradores da periferia. Nesse contexto, Castells (1972) se refere à centralização como a força motriz dos processos de mobilidade nas estruturas urbanas, levando à concentração do comércio e dos serviços em determinadas áreas da cidade. Este cenário exige a necessidade de circulação por parte da população para que possam realizar as suas atividades cotidianas, tornando a questão da mobilidade urbana fundamental.

Como destacam autores como Cevero (2002), Crane (2007) e Frey (2008), a mobilidade envolve custos orçamentários, custos temporais e a qualidade de vida dos cidadãos. Esses são, portanto, fatores que podem, de uma forma ou de outra, influenciar a funcionalidade da cidade em geral e o direito à cidade em particular (Lefebvre, 1967)¹.

Supondo que todos os serviços necessários estejam localizados no centro da cidade, os problemas reais para os habitantes dos bairros periféricos serão o transporte para o trabalho, para as lojas e o consumo de bens e serviços na área central. A centralidade que caracteriza as cidades brasileiras de médio porte é um fator determinante das disparidades socioespaciais (Legroux, 2021), resultando, por assim dizer, em irregularidades ligadas à mobilidade das pessoas.

¹ O direito à cidade é um conceito geográfico complexo, fundado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre em seu livro *Le droit à la ville*, publicado em 1968. Esse direito básico, um constituinte da democracia, define as cidades como bens comuns acessíveis a todos os seus habitantes.

Consequentemente, as práticas diárias dos moradores da cidade para aproveitar os serviços urbanos, como saúde, educação, mercado de trabalho e outros que exigem deslocamento, tornam a mobilidade urbana uma necessidade para o bom funcionamento da cidade.

Além disso, como apontam autores como Samuel (2014) e Kaufmann (2008), o conceito de mobilidade urbana é extremamente complexo. Essa complexidade decorre do fato de que os agentes e fenômenos envolvidos no estudo da mobilidade urbana são múltiplos e heterogêneos (Samuel, 2014).

É certo que o problema da mobilidade para os habitantes de áreas periféricas está longe de ser novo, e menos ainda no Brasil. No entanto, por ser uma questão transversal que permeia todas as práticas sociais (Preston e Raje, 2007; Kaufmann, 2008 apud Samuel, 2014), a mobilidade cotidiana continua a ser uma parte importante do problema urbano. Como resultado, ela está atraindo a atenção de muitos pesquisadores de diversas áreas.

De fato, é exatamente nesse contexto que esta pesquisa foi concebida. Trata-se de um estudo sobre a mobilidade dos habitantes de cinco bairros periféricos de Ituiutaba-MG, escolhidos, em primeiro lugar, por causa da distância do centro da cidade e, em segundo lugar, porque foram construídos enquanto conjuntos habitacionais criados no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) para a população de baixa renda.

Portanto, supomos que as condições de mobilidade são mais difíceis e limitadas justamente para essa população de baixa renda, que foi realocada nos últimos anos para áreas periféricas cada vez mais distantes do centro da cidade. Além disso, a distância do centro da cidade, em certa medida, condiciona as práticas espaciais, particularmente a mobilidade cotidiana das pessoas que vivem na periferia (Teixeira, 2022). Consideramos, portanto, que a escolha desses cinco bairros periféricos justifica a relevância desta pesquisa. A partir do estudo destes bairros, esperamos fornecer informações sobre a mobilidade urbana tendo em vista a realidade de uma cidade de porte médio.

O problema de pesquisa baseia-se no fato de que, em Ituiutaba, o número de bairros periféricos aumentou nos últimos anos, principalmente voltados para a população de baixa renda, como no caso dos conjuntos habitacionais populares. Ao mesmo tempo, a maioria dos serviços sociais básicos continua concentrada na área central da cidade. Quanto mais longe as pessoas estiverem do trabalho, do mercado, das atividades de lazer, da educação, da saúde e de outros serviços, maior será a necessidade de mobilidade. Ou,

se o indivíduo não tiver condições de arcar com os custos associados à necessidade de deslocamento, ele não poderá aproveitar plenamente os serviços urbanos. Como resultado, ele estará em uma situação de imobilidade que, obviamente, afeta sua qualidade de vida.

O Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) do governo federal brasileiro certamente resolve um problema real de moradia e permite que pessoas com renda modesta tenham sua casa própria. Mas a questão é: ao resolver um problema habitacional, não estamos criando outros quando esses beneficiários estão longe de todos os serviços urbanos necessários? Conforme questionamento levantado no título da obra organizada por Amore, Shimbo e Rudino (2015), em que avaliam os resultados do PMCMV, “Minha casa... e a cidade?”.

Como hipótese, acreditamos que os moradores pobres dos bairros periféricos de Ituiutaba, em especial os do PMCMV, embora tenham conseguido acesso à moradia, agora enfrentam problemas de mobilidade, criando uma situação que certamente ampliará as desigualdades sociais e espaciais.

O objetivo desta pesquisa é, portanto, analisar e compreender as condições de mobilidade dos moradores dos bairros periféricos de Ituiutaba, com base em seus itinerários/rotas diárias, que é uma metodologia de estudo das práticas urbanas.

Mais especificamente, estabelecemos os seguintes objetivos: compreender a relação entre a produção do espaço, o centro, a centralidade, a periferia e a mobilidade urbana; compreender as condições de mobilidade dos moradores dos bairros periféricos pobres por meio de questionários e da simulação dos itinerários/trajetos dos moradores da cidade, utilizando diferentes meios de transporte (ônibus, carro particular, moto, bicicleta e a pé), em termos de distância, tempo e dificuldades de deslocamento; contribuir para a análise do processo de fragmentação socioespacial em Ituiutaba com base na mobilidade urbana.

Este estudo baseia-se em uma abordagem metodológica que contempla pelo menos quatro etapas: pesquisa bibliográfica e documental; coleta de dados empíricos na área de estudo, que é feita, por um lado, pela aplicação de questionários de pesquisa sobre as práticas diárias dos residentes dos cinco bairros selecionados e, por outro lado, pela realização de viagens usando os meios de transporte mais comuns. A terceira etapa envolve a sistematização e a organização dos dados coletados. E, finalmente, a última etapa consiste na análise dos dados com o objetivo de operacionalizar os resultados deste estudo.

No que diz respeito à estrutura deste texto, ele está dividido em três capítulos. Imediatamente após essa parte introdutória do trabalho, o primeiro capítulo, que forma a base teórica do trabalho, discute primeiramente o conceito de “espaço urbano”, com abordagens para sua delimitação, sua estrutura organizacional e a dicotomia centro/periferia que está entrelaçada a ele. Em seguida, há uma discussão sobre mobilidade e circulação no contexto da centralidade. O capítulo termina com uma discussão sobre a frente metodológica dos itinerários urbanos para o estudo da mobilidade-- urbana.

O segundo capítulo trata da estrutura socioespacial, fornecendo uma descrição geográfica e histórica da cidade de Ituiutaba, que é o campo de trabalho desta pesquisa. É também nesse capítulo que definimos os procedimentos de coleta, processamento e análise dos dados empíricos.

O terceiro capítulo constitui o núcleo da pesquisa. Usando os dados de nossas pesquisas sobre as práticas diárias dos respondentes dos questionários e os percursos ou itinerários simulados, estudamos a mobilidade na cidade de Ituiutaba. Em outras palavras, este estudo não se baseia apenas nos itinerários simulados dos bairros-alvo, mas também em dados relacionados às práticas diárias da população estudada, tendo como base os questionários aplicados em cada bairro. Para concluir o capítulo, foi enfatizada a contribuição dos resultados da pesquisa para o debate sobre as desigualdades, mobilidade e fragmentação socioespacial na cidade de Ituiutaba.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

Este primeiro capítulo procura desenvolver a base teórica para o presente trabalho de pesquisa. De fato, todos os dados empíricos apresentados no capítulo seguinte são analisados de acordo com as diferentes abordagens feitas por vários autores considerados nesse capítulo. O capítulo começa com uma discussão sobre o espaço urbano, um fenômeno conhecido por sua complexidade. Por assim dizer, a complexidade do espaço urbano o torna um campo vasto no qual autores de diferentes origens tentam entendê-lo. Nessa discussão sobre o espaço urbano, destacamos as contribuições de autores como Roberto Lobato Corrêa (2005), Manuel Castells (1975), Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza e Maria Encarnação Sposito (2013), Antoine S. Bailly (1973), entre outros. Todos esses autores são aqueles que, no mínimo, contribuíram amplamente para o banco de literatura sobre o espaço urbano.

A segunda parte trata da questão da mobilidade e do tráfego, e inclui uma discussão sobre os conceitos de “Centro, Centralidade e Periferia”. Finalmente, o capítulo se encerra com uma discussão sobre itinerários urbanos, que é a linha de frente metodológica deste trabalho.

1.1 Espaço Urbano: discussões e abordagens

O espaço urbano, considerado como o oposto do espaço rural, pode ser entendido a partir de uma tendência culturalista baseada na diferenciação do tipo técnico de produção, um sistema de valores ligado ao modernismo e uma forma específica de organização espacial (Castells, 1972, p.21). A cidade, de fato, como expressão do modernismo, resulta dos esforços do progresso técnico (Pellegrini, apud Simard et Mercier, 2011, p.8).

O fato de o espaço urbano ser uma entidade espacial e geográfica na qual interagem as relações entre forças produtivas, classes sociais e formas culturais, ele é uma também uma noção muito debatida no mundo da pesquisa. No entanto, é preciso admitir que a disciplina da Geografia demorou a se interessar por essa questão (Simard e Mercier, 2011). De fato, considera-se útil concentrar-se em algumas discussões sobre a questão urbana para garantir uma boa compreensão dela. As várias discussões sobre as quais a ênfase é colocada em relação ao conceito de “Espaço Urbano” nesta seção dizem respeito, acima de tudo, à sua delimitação - sua apreensão organizacional por meio de modelos -,

bem como ao processo de sua produção no qual estão envolvidos agentes com interesses paralelos e perfis sociais diferentes.

1.1.1 A cidade:
critérios
para uma
delimitação
diferenciada

Estudado por uma série de autores de diferentes esferas, o espaço urbano, ou simplesmente a cidade, encontra-se em uma selva de definições devido à sua complexidade e à sua combinação espacial, social e econômica. De um lado, existem muitas definições atribuídas ao espaço urbano que são de natureza numérica ou quantitativa, baseadas na concentração espacial (Castells, 1975, p.39) e, de outro, há aquelas de natureza cultural, referindo-se a um sistema de valores, atitudes e comportamento, daí a noção de “cultura urbana”. Além disso, algumas definições de espaço urbano estão ligadas às formas de ocupação do espaço (Castells, 1975; Corrêa, 2005). Em seu livro “A Questão Urbana”, Manuel Castells (1975) escreve:

Urbano designaria então uma forma especial de ocupação do espaço por uma população, a saber o aglomerado resultante de uma forte concentração e de uma densidade relativamente alta, tendo como correlato possível uma diferenciação funcional e social maior (Castells, 1975, p.40).

Claramente, é essa forma de ocupação espacial e as atribuições funcionais e sociais que marcam a diferença entre o espaço urbano e o rural. É importante lembrar que se trata de uma diferenciação apenas para fins de definição, uma vez que os espaços urbanos e rurais, no âmbito de suas dinâmicas, estão constantemente articulados e integrados.

Corrêa (1989), por sua vez, define o espaço urbano em termos da organização espacial da cidade, que se refere a todos os usos da terra. Nesse sentido, ele escreve:

Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração das atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e de conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão (Corrêa, 2005, P.7).

Essa maneira de definir o espaço urbano é combinada com o fato de que ele é composto de fragmentos com conteúdos distintos do ponto de vista de seus usos. Essa

diferença de conteúdo e forma espacial cria uma espécie de interdependência entre os fragmentos. É neste sentido que o autor explica como a cidade é um espaço fragmentado e articulado ao mesmo tempo. O primeiro caso refere-se, obviamente, à diferenciação dos conteúdos dos fragmentos, enquanto o segundo está ligado às relações que se estabelecem entre as diferentes partes da cidade. Essas relações são expressas, segundo o autor, pelo fluxo de veículos, pessoas, mercadorias etc. De fato, essa seção de seu livro, intitulada “Espaço Urbano”, é a que melhor resume o que estamos falando:

O espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos menos frequentes para comprar no centro da cidade ou nas lojas do bairro (Corrêa, 2005, P.7).

De fato, as ligações entre os fragmentos do espaço urbano descritos pelo autor são bastante visíveis. O movimento de pessoas e mercadorias, por assim dizer, nos dá uma visão clara da comunicação entre as diferentes zonas por meio de redes viárias e meios de transporte. No entanto, o autor também aponta que há muitos outros aspectos de articulação que não são muito visíveis, uma vez que no capitalismo, algumas dinâmicas se manifestam “através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática de poder e da ideologia” (Corrêa, 2005, p.8).

Assim, a organização fragmentada e articulada e, sobretudo, os interesses defendidos pelos diversos agentes que a produzem, tornam o espaço urbano um sistema altamente complexo. Talvez aqui esteja uma das principais contribuições de Corrêa (2005), que é em relação ao entendimento da cidade enquanto um produto social, fruto da atuação de agentes sociais, cada um com seus interesses.

Além disso, em alguns países, são levados em conta critérios demográficos, econômicos, político-administrativos e outros. No Brasil, por exemplo, até o Censo Demográfico do IBGE de 2010, a separação entre domicílios e população urbana e rural se dava por um critério político-administrativo, atrelado à uma lei municipal que estabelece o perímetro urbano. Em outros países, o critério pode ser estritamente quantitativo, geralmente vinculado ao porte populacional. Embora o número de habitantes seja o critério mais comum para designar uma área urbana, ele varia muito de país para país:

Assim, o recenseamento dos Estados-Unidos toma o limite de 2500 habitantes como critério de comunidade urbana, mas acrescenta também os aglomerados fortemente unidos a um centro metropolitano regional. Em contraposição, a conferência europeia da estatística em Praga estabelece como critério o fato de ter mais de 10 000 habitantes, corrigindo-o pela divisão de população ativa nos diferentes setores (Castells, 1975, P.41).

Deve-se dizer que essa abordagem quantitativa para definir o conceito de urbano foi analisada por Pierre George (1964) em seu livro “Précis de Géographie Urbaine”. Esse autor foi capaz de mostrar as contradições flagrantes desse empirismo estatístico. Essas contradições estão ligadas principalmente, por um lado, à enorme variedade de limiares utilizados; por outro lado, à relatividade dos indicadores (no sentido de que as diferentes atividades dependem do tipo de sociedade em questão); e, finalmente, também estão ligadas à diferença de significado que o mesmo número de habitantes pode ter dependendo da estrutura produtiva e social que determina a organização do espaço (Castells, 1972). Por ser um fenômeno conhecido por sua complexidade, o espaço urbano é um objeto de estudo muito procurado por pesquisadores de diferentes esferas científicas e, como vimos, não se resume a critérios quantitativos.

1.1.2 A cidade, um assunto de interesse variado: por quê?

Como aponta Corrêa (1989), a questão urbana é um tema que atrai a atenção de historiadores, economistas, sociólogos, antropólogos, urbanistas, geógrafos e outros. Ele escreve o seguinte:

O interesse em conhecer e atuar sobre a cidade deriva do fato de ser ela o lugar onde vive parcela crescente da população. Mas também de ser o lugar onde os investimentos de capital são maiores, seja em atividades localizadas na cidade, seja no próprio urbano, na produção da cidade. E mais: de ser o principal lugar dos conflitos sociais (Corrêa, 2005, p.5).

Essa citação de Roberto Lobato Corrêa (2005) destaca três aspectos fundamentais da cidade que a tornam um objeto central de estudo e ação: concentração populacional, investimento de capital e conflito social.

O autor começa destacando o fato de que as cidades estão atraindo uma proporção cada vez maior da população. E a concentração da população em áreas urbanas está

criando uma série de desafios em termos de infraestrutura, moradia, transporte e serviços públicos. Essa dinâmica torna o estudo da cidade essencial para a compreensão das transformações sociais contemporâneas e das novas formas de convivência humana.

Mas Corrêa (2005) também chama a atenção para a cidade como centro de investimentos, seja em termos de localização de atividades econômicas (empresas, lojas, indústria) ou da produção do próprio espaço urbano (edifícios, infraestrutura). A cidade é o local onde se concentram os fluxos de capital, e essa dimensão econômica é fundamental para entender as transformações físicas e sociais do espaço urbano.

Por fim, Corrêa (2005) enfatiza que a cidade é o principal palco de conflitos sociais. Esses conflitos podem estar ligados ao acesso desigual aos recursos urbanos (moradia, serviços públicos, áreas verdes), às contradições inerentes à urbanização capitalista, em que uma minoria se beneficia das transformações urbanas enquanto uma maioria sofre as consequências (insegurança, exclusão, marginalização).

Em resumo, essa citação destaca a complexidade da cidade moderna: um local de crescimento demográfico, um espaço para investimento econômico, mas também um campo de tensão e conflito social. Ela nos dá a oportunidade de refletir sobre a cidade não apenas como um espaço físico, mas também como um fenômeno social heterogêneo, alterado e dinâmico.

1.1.2.1 Espaço urbano e sua heterogeneidade social e alterada

As diferenças expressas pelos componentes físicos e sociais dentro do espaço urbano nos levam a crer que este último é uma entidade geográfica eminentemente heterogênea. Além disso, de acordo com Louis Wirth (1979), a cidade pode ser vista como um assentamento relativamente grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos (Wirth, 1979, apud Grafmeyer e Authier, 2019). De fato, com base nessa fórmula, Grafmeyer e Authier (2019), no livro “*La coexistence en milieu urbain: échanges, conflits, transaction*”, adotam uma abordagem bastante sociológica da natureza heterogênea do espaço urbano. Sua abordagem da heterogeneidade do espaço urbano baseia-se em duas dimensões: distância social e alteridade. Essas duas dimensões são explicadas quando os autores escrevem os parágrafos a seguir:

Estritamente falando, a distância “social” refere-se às posições ocupadas na divisão do trabalho e às hierarquias socioeconômicas resultantes. Os mecanismos e as manifestações dessa forma de distância podem ser

considerados a partir de pontos de vista teóricos muito diferentes, dependendo da adoção de uma abordagem em termos de relações de classe ou da preferência pela descrição empírica de meios socioprofissionais ou níveis de estratificação.

Em um segundo sentido, a distância refere-se a diferenças ligadas à nacionalidade, origem geográfica ou “étnica”, referências culturais, religião e assim por diante. Essas diferenças se traduzem em diferenças mais ou menos marcantes nas visões de mundo, nas formas de ser e de agir. O mesmo também pode ser verdade, até certo ponto, para os grupos sociais. Mas as diferenças desse segundo tipo são, no entanto, de natureza diferente. Como tal, elas não implicam nem complementaridade nem hierarquia. Em vez disso, elas são da ordem da alteridade intrínseca, da exterioridade mútua entre universos que são estranhos uns aos outros (Grafmeyer; Authier, 2019, p.7). (Tradução própria).

Assim, a cidade é uma entidade geográfica duplamente heterogênea. Por um lado, diz que essa heterogeneidade é social, refletida em classificações sociais, localização social e diferenças hierárquicas. Por outro lado, a heterogeneidade é expressa não apenas pelas diferentes origens dos moradores urbanos, mas também por suas diferenças culturais, étnicas e até mesmo perceptuais. Portanto, a heterogeneidade do espaço urbano, até certo ponto, leva à sua complexidade. É por isso que a cidade sempre foi objeto de teorias ou modelos que tentam defini-la.

1.1.3 Organização estrutural do espaço urbano: algumas teorias

O espaço urbano como um produto materialmente real foi objeto de várias correntes teóricas na primeira metade do século XX. Essas teorias têm como objetivo estabelecer as leis estruturais e situacionais que regem a existência e a transformação do espaço (Castells, 1975, p.182). A organização do espaço urbano não é estruturada ao acaso e é fortemente influenciada pelos interesses defendidos pelos diferentes agentes que o produzem. Dito isso, o espaço urbano depende de uma série de processos sociais e econômicos.

Como resultado, como Castells (1975) aponta, mesmo implicitamente, as teorias do espaço são parte integrante de uma teoria social geral. Dito isso, encontrar a teoria ideal para explicar a organização da cidade continua sendo um grande problema no campo da geografia urbana. Entretanto, neste trabalho de pesquisa, propomos uma discussão das

teorias clássicas derivadas do trabalho dos proponentes da Escola de Chicago, como Burgess e Hoyt (1925). Essa escolha é feita pela simples razão de que essas teorias, embora marcadas por diferenças, tratam da relação entre centro e periferia.

Esse foi o caso da famosa teoria de Burgess (1925) sobre a evolução das aglomerações urbanas em zonas concêntricas, que provocou várias reações dos autores. Além disso, esse estado de coisas deu origem a inúmeros trabalhos sobre a organização do espaço urbano. No entanto, esse trabalho não conseguiu ignorar as teorias clássicas, seja pela retomada desses temas clássicos, seja pelas críticas e reações a eles (Castells, 1972, p.153). Sabe-se também que, na fase atual da urbanização capitalista, nem todas as dinâmicas podem ser apreendidas apenas por meio da relação centro e periferia, uma vez que, cada vez mais, configuram-se também lógicas socioespaciais fragmentárias (Sposito e Sposito, 2020).

1.1.3.1 Os modelos clássicos: zonas concêntricas, setores e centros múltiplos

Considerados como o ponto de partida para muitos estudos contemporâneos sobre a modelagem da estrutura do espaço urbano, vale a pena levar em conta os modelos clássicos. O foco está nos três modelos clássicos mais conhecidos: a teoria da zona concêntrica de Park e Burgess (1925), posteriormente modificada por Hoyt (1933), que desenvolveu o modelo de setores, e o modelo de múltiplos centros produzidos por Harris e Ullman (1959).

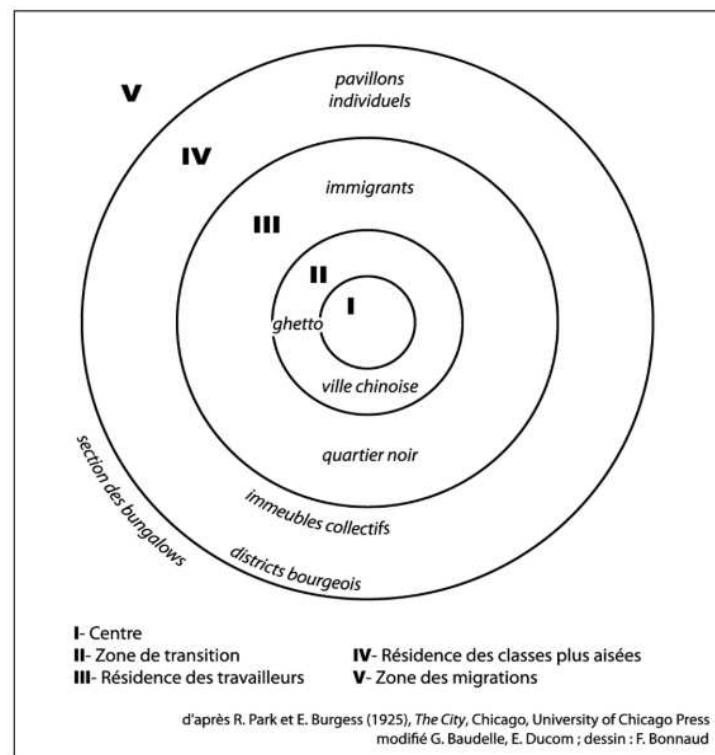
Semelhante à teoria dos cinturões agrícolas de Von Thünen, a teoria das zonas concêntricas de Burgess foi formulada para Chicago (Bailly, 1973). Essa teoria é baseada em estudos empíricos realizados nessa cidade americana, o que permitiu ao autor identificar regularidades. De fato, o autor conseguiu distinguir pelo menos cinco zonas distintas: há o centro de negócios, onde não apenas as rotas de comunicação se encontram, mas ao redor desse centro há uma zona habitacional considerada uma zona de transição, cercada por zonas de residências cada vez mais ricas em direção à periferia (Bailly, 1973).

Esse é um modelo que não apenas descreve os estratos urbanos ligados ao centro, mas também leva em conta os parâmetros econômicos e dinâmicos do organismo urbano que teriam explicado o desejo das classes mais ricas de se afastarem do centro para a periferia. Antoine S. Bailly (1973) escreve:

Les groupes sociaux favorisés, représentant souvent la bourgeoisie urbaine ancienne, se font construire de nouvelles résidences dans le cadre plus agréable de la périphérie de la ville. Ils sont remplacés dans leurs anciennes maisons par des gens moins aisés, qui à leur tour cèdent la place à d'autres, plus pauvres. Ce processus est qualifié par les sociologues d'invasion et de « succession » (Bailly, 1973, p.83).

A partir dessa citação, fica claro que a organização espacial urbana depende de um processo econômico e social. A posição social é determinada pela quantidade de riqueza possuída, que, por sua vez, determina onde um determinado grupo pode viver. Portanto, como Bailly (1973) aponta, a mobilidade social ascendente resulta em mudança e escolha do local de moradia. O nível econômico de um indivíduo determina claramente a área residencial adequada para ele. A figura abaixo ilustra melhor a configuração urbana apresentada por esse modelo de organização do espaço urbano².

Figura 1: O modelo de círculos concêntricos de Burgess para Chicago



Fonte: Baudelle et Ducom, 2009, p.88.

O centro urbano, Zona I, abriga as sedes das empresas e os centros administrativos. Estrategicamente, a localização de grandes empresas e dos centros de

² I. Centro. - II. Zona de transição. - III. Residência dos trabalhadores. - IV. Residência para as classes mais ricas. - V. Zona de migração.

gerenciamento mais importantes pode ser explicada por pelo menos dois motivos: por um lado, o centro urbano é um local de acessibilidade, aqui estamos no campo da mobilidade; por outro lado, é um local com alta densidade social. Portanto, a questão da oferta e da demanda está garantida.

Entretanto, a importância econômica e imobiliária dessa zona central levou a uma verdadeira invasão da antiga área urbana pela indústria e pelas residências necessárias aos trabalhadores: essas são as zonas II e III. A zona IV abrigava as residências das chamadas classes altas. Essa zona foi criada pela necessidade dos mais abastados de se distanciarem da classe menos favorecida e escaparem da deterioração urbana ou do incômodo urbano produzido pelo desenvolvimento industrial. A Zona V é composta de satélites residenciais e produtivos com certa descontinuidade em relação à área urbana (Castells, 1972).

A teoria das zonas concêntricas também foi criticada por não levar em conta certas anomalias em determinadas cidades. No século XIX, por assim dizer, tudo, especialmente o comércio, a indústria e a administração, estavam concentrados em uma única área conhecida como “Centro”. De fato, no modelo de zonas concêntricas, essa percepção pode muito bem ter persistido.

Atualmente, essa tendência não se mantém mais. E a mudança que Hoyt (1933) pretendia fazer baseava-se no fato de que o desenvolvimento das rotas de transporte estava mudando categoricamente a aparência da cidade. De fato, a partir de sua análise aprofundada de Chicago e do estudo de 142 cidades americanas, o autor percebeu que a presença de linhas de transporte favorecia a construção de residências de luxo (Bailly, 1973). Como resultado, em contraste com a configuração atribuída a ele por Burgess, o espaço tem a aparência de uma estrela, com setores muito diferentes sendo percebidos.

Por outro lado, Harris e Ullman (1959) optam por um modelo de múltiplos centros. Para esses autores, a distribuição setorial derivada do estudo de Hoyt prova, até certo ponto, que as cidades modernas são formadas por vários centros de atração. E todos esses centros estão bem e verdadeiramente ligados por rotas de transporte. Como resultado, os fluxos gerados pelos vários centros permitem que a estrutura urbana se torne multinuclear.

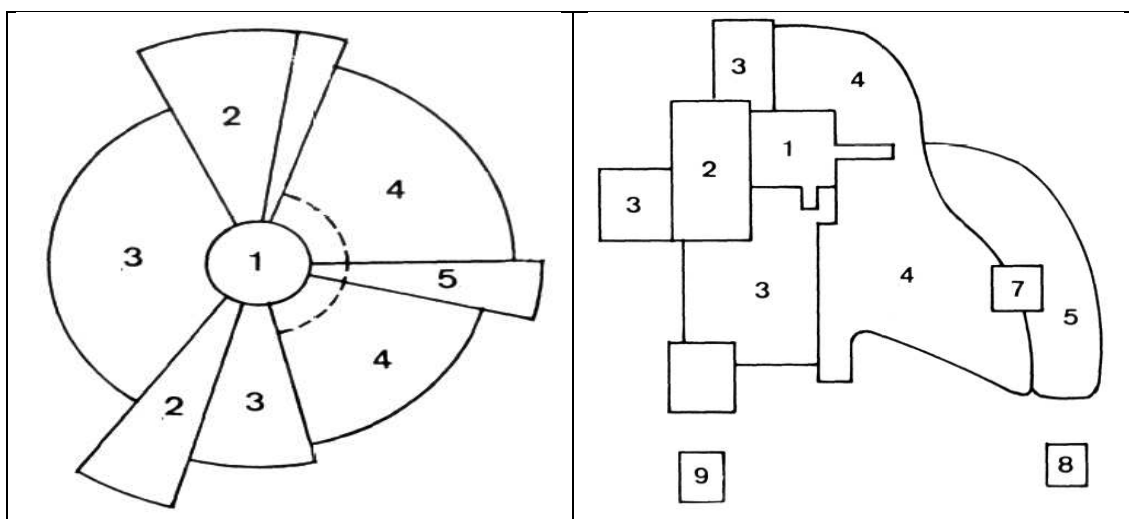
A teoria dos centros múltiplos de Harris e Ullman (1959) surgiu em uma época em que a cidade americana estava passando por uma grande transformação. Era uma época marcada pela crescente motorização da população e pelo desenvolvimento de parques industriais e shopping centers (Bailly, 1973). De acordo com esse autor, a teoria

dos centros múltiplos refere-se a pelo menos quatro fatores que se combinaram para levar ao desenvolvimento dos centros:

Algumas atividades exigem serviços e instalações especiais; um shopping center, por exemplo, deve estar localizado na parte mais facilmente acessível da cidade. Algumas atividades semelhantes são agrupadas para se beneficiar de maior coesão e economia de aglomeração. Atividades diferentes podem ser prejudiciais umas às outras; a presença de um matadouro, por exemplo, não favorece o desenvolvimento de residências de luxo. Certas atividades não podem oferecer aluguéis altos para as localizações mais favoráveis; um atacadista que precisa de uma grande área de superfície para armazenamento não pode competir, na compra de terrenos, com áreas comerciais (Bailly, 1973, p.84). (Tradução própria).

Essas duas teorias, que foram desenvolvidas após a de Burgess, embora difiram em alguns aspectos específicos, apresentam a configuração da cidade da seguinte forma³:

Figura 2: Teorias de vários setores e centros



Fonte: M. E. Park et E.W. Burgess, The City, 1925, p. 51.

William Ribeiro da Silva (2001) produziu uma síntese bastante interessante dessas três teorias/modelos de estrutura urbana desenvolvidos no século XX:

O modelo das áreas concêntricas formulado por Burgess em 1923, cuja organização espacial tinha como fundamental a consolidação do CBD urbano (Central Business District), o centro de negócios, este seria circundado por áreas industriais de transição, em seguida por áreas moradia operária e posteriormente de moradia burguesa.

³ As zonas de 1 a 9 representam, respectivamente: centro comercial, indústria leve, área residencial de classe pobre, área residencial de classe média, área residencial de classe abastada, indústria pesada, distrito comercial excêntrico, subúrbio residencial, subúrbio industrial.

A teoria setorial criada por Hoyt em 1939, sendo considerada um aperfeiçoamento da teoria concêntrica, pois também dispensava fundamental importância ao CBD urbano, como agente centralizador, mas acrescentaria o uso industrial que não se encaixava na teoria interior.

A terceira teoria/modelo exposta, é a dos núcleos múltiplos, formulada por Harris e Ullman, considerada mais complexa que as anteriores por aceitar a existência de centro secundários especializados pela cidade, Johnson (1974) ainda chega a confirmar que esta contemplava aspectos sociais, econômicos e históricos das cidades (Silva, 2001, P.109).

Levando em conta essa síntese dessas três teorias clássicas, aceita-se que elas sejam complementares e complementadas. De fato, de uma forma ou de outra, a questão do centro (único, setorial ou múltiplo) e da centralidade (relativa aos elementos que centralizam) e da periferia (as áreas que circundam o centro) está muito presente, embora se tenha verificado, cada vez mais, mudanças relevantes em seus conteúdos e dinâmicas. Em suma, essa família de modelos urbanos, como outras, leva em conta a distância de um centro (Baudelle, Ducom, 2009, p.88) e a sua relação com as demais áreas urbanas, o que demonstra a importância da mobilidade urbana.

Além disso, estudos recentes, que levam em consideração não apenas a localização, mas também as dinâmicas atinentes às práticas espaciais do cotidiano dos moradores, por exemplo, demonstram que, em muitos casos, as lógicas predominantemente centro-periféricas estão passando para uma lógica fragmentária (Sposito e Sposito, 2020), lançando ainda mais desafios para a compreensão da realidade urbana para além destes modelos clássicos.

1.2 Breve discussão sobre os conceitos de “Centro” e “Centralidade”

Embora sempre tenha sido uma expressão do desenvolvimento e da melhoria do ambiente de vida humana, o fenômeno urbano, por fazer parte do processo de produção do espaço capitalista, dá origem a uma série de contradições e consequências que atraem a atenção de pesquisadores de diversas origens. Como a centralidade é o elemento essencial do fenômeno urbano (Lefebvre, 1983, apud Serpa, 2013, p.100), ela é um tema importante nos estudos relacionados à produção do espaço urbano.

O conceito de “centro” nem sempre precisa ser entendido em termos geográficos, no sentido de que é a localização no meio de uma área. De fato, o centro urbano é eminentemente pensado ou criado por estabelecimentos de importância histórica, cultural

ou turística, ou por infraestruturas que facilitam as trocas. Nesse sentido, Petiteau (2001) fala de dois modelos que podem coexistir para criar uma centralidade:

...le modèle historique où le centre-ville demeure le lieu de concentration de toutes les valeurs symboliques qu'il convient de valoriser, et le modèle de la ville moderne où le centre-ville doit avant tout faciliter les échanges. Dans les deux cas, les modèles relèvent d'une telle hiérarchie que la parole habitante ne peut mettre en cause ni les catégories de pensée, ni les institutions (Petiteau, Pasquier, 2001, p.67).

Nesse nível, deve-se entender que o centro da cidade nada mais é do que uma construção social. E, como tal, é passível de modificação espacial de acordo com os interesses dos agentes da produção espacial. No contexto hegemônico do capitalismo, um centro é um centro quando nele se instalam elementos de centralidade.

Há algum tempo, as noções de centro e centralidade foram objeto de discussão entre autores que refletiam sobre os elementos do problema urbano. De fato, todas as assimilações atribuídas ao centro e à centralidade dão origem a uma verdadeira confusão (Charline, 1980, apud Bonnet e Toma, 1987).

É verdade que, desde 1972, J. Beaujeu Garnier, em seu trabalho intitulado “Does the city centre have a future?” (O centro da cidade tem futuro?), propôs uma definição segundo a qual o centro da cidade tem um significado espacial, histórico, funcional e econômico (Bonnet e Toma, 1987). Cerca de uma década depois, Lefebvre (1986, apud Serpa, 2013) foi quase na mesma direção quando escreveu:

Segundo Lefebvre (1986), o centro é mais do que funcionalidade econômica e política. Ele é um referencial social, é da vida cotidiana. Justamente por isso pode gerar o processo de valorização e de desvalorização espacial. Por ter o atributo de centralidade, da concentração de atividades, pode, num primeiro momento, ser alvo de uma valorização espacial, pela acessibilidade que oferece a tudo que é necessário ao desenvolvido pleno da vida (os meios de locomoção e circulação, os equipamentos de saúde, de ensino, religiosos, lazer, comércio e serviços no geral, além da moradia e, quando possível, o trabalho) (Serpa, 2013, p.112).

Dito isso, de acordo com o autor, em termos de tudo o que compõe a centralidade do centro, ele tem importantes funções políticas e econômicas. Mas isso não é tudo: é o berço de certos valores sociais e práticas cotidianas muito específicas. O autor brasileiro Roberto Lobato Corrêa (2005) define a zona central de um ângulo bastante substancial quando escreve, e citamos:

A área central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas também de sua interlândia. Nela concentram-se as principais atividades

comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intraurbanos. Ele se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização (Corrêa, 2005, P.38).

No entanto, dado o contexto em que os principais agentes da produção atuam obcecados pela acumulação de capital, as seguintes perguntas precisam ser feitas: dado o desenvolvimento industrial que parece estar atingindo seu apogeu e a avareza do capitalismo, podemos limitar a centralidade à área central da cidade? Ou os elementos de centralização de um espaço não são bastante primordiais?

Para responder a essas perguntas, basta consultar, por exemplo, o trabalho da autora Maria Encarnação Beltrão Sposito (2007), que fala sobre policentralidade em relação às cidades contemporâneas. Em outras palavras, a centralidade não precisa mais ser puramente espacial, mas também estrutural e funcional. Como resultado, a vocação central de uma área depende do estabelecimento de elementos terciários centralizadores. Por outro lado, quando há centralização que leva a centralidades, a periferização se torna igualmente óbvia. Além disso, a dicotomia centro/periferia é um elemento significativo nas questões urbanas (Bonnet e Toma, 1989), embora consideremos que, cada vez mais, novas lógicas socioespaciais também se façam presentes, tornando essa relação dicotômica muito mais dinâmica e complexa, como na lógica fragmentária. De qualquer forma, é importante tratarmos do centro, da centralidade e da sua relação com a periferia e a periferização.

1.3 Algumas abordagens à periferização

Há muitos autores que pesquisam a questão da periferização nas cidades. É o caso de autores como Cândido Malta Campos Filho (1992) e Roberto Lobato Corrêa (2005), que dão sua contribuição sobre os fatores de repulsa ao nível dos centros que dão origem à periferização - assim como Marie-Christine Jallet e Guy Jalabert (1982) que, muito antes, falaram sobre o processo de produção do espaço urbano periférico.

De acordo com Campos (1992), o crescimento espetacular da especulação imobiliária nos centros, que tem um impacto sobre o valor da terra, está tornando a vida cada vez mais difícil para as pessoas de renda modesta. Uma das consequências dessa especulação é a periferização daqueles que querem um lugar na cidade. O autor prossegue dizendo que essa periferização não é apenas física, mas também social. Digamos que uma das manifestações da periferização é a criação das “favelas” no Brasil, ou ainda, de

inúmeras outras formas, como bairros populares e ocupações irregulares de maneira geral. Como resultado, aqueles que não têm condições de comprar uma casa não têm escolha a não ser ir para estas áreas periféricas, que representam um verdadeiro desafio em termos de segurança individual e coletiva. Nesse contexto, o autor escreve e nós citamos:

Este processo de periferização física e social acaba por distanciar ainda mais a família pobre do emprego, do comércio melhor e mais barato e dos serviços públicos de melhor qualidade, da educação, saúde e lazer, que são gratuitos, ou seja, não pagos pelos salários (Campos, 1992, p.54).

Dito isso, os habitantes que são periferizados pelos preços excessivos de terrenos e imóveis enfrentam grandes problemas sociais. Isso ocorre porque, em geral, a maioria dos serviços urbanos é fornecida exclusivamente no centro.

Por outro lado, a periferização também pode ser assimilada ao processo de descentralização dependente de fatores repulsivos na zona central. Na França, por exemplo, houve um forte crescimento periférico nas cidades desde a década de 1970 (Jaillet e Jalabert, 1982, p.8). De acordo com esses autores, há pelo menos cinco elementos em interação que explicam a produção de áreas urbanas periféricas. De certa forma, o artigo deles afirma o seguinte:

La localisation et relocalisation d'activités économiques de production, de gestion ou de consommation; la recomposition structurelle des appareils et des filières de production du cadre bâti; le mouvement de dévalorisation de l'activité agricole et de son sol-support et de valorisation des terrains selon le jeu différentiel de la rente foncière urbaine; le jeu des rapports entre le pouvoir d'Etat central et les segments locaux de gestion de l'espace; le rôle des résidents périurbains anciens et nouveaux, en tant que micro-producteurs d'espace d'une part, groupes sociaux intervenant dans le processus d'urbanisation d'autre part (Jaillet et Jalabert, 1982, p.8).

Quer estejamos falando de atividades econômicas ligadas ao movimento de capital, da produção de moradias como parte da política de residências unifamiliares ou da criação de infraestrutura na periferia, todos esses fatores constituem alavancas para a produção da periferização. Tudo isso implica que o processo de urbanização está intimamente ligado ao processo de criação de áreas periféricas.

De acordo com Teixeira (2022), o processo de urbanização no Brasil hoje desempenha um papel importante na relação entre o centro e a periferia. Antes de mais nada, é preciso ressaltar que esse processo não se manifesta de maneira uniforme em todo o país, se considerarmos o processo de industrialização que também está ligado a ele. No

contexto capitalista, os problemas causados pelo processo de urbanização das cidades brasileiras têm muito a ver com a especulação imobiliária voltada exclusivamente para a acumulação de capital (Campos Filho, 1992). Na mesma linha, Campos Filho (1992) fala do fato de que a localização das pessoas nas estruturas urbanas é altamente dependente de seu poder aquisitivo.

No quadro do capitalismo, a distribuição da população e das atividades econômicas no solo urbano segue a regra básica pela qual quem pode mais, em termos de poder aquisitivo, melhor se localiza na estrutura das cidades em relação ao emprego, a oferta de serviços urbanos, ao comércio e serviços em geral, especialmente os de cultura e lazer (Campos Filho, 1992, P.46).

Além disso, essa realidade da produção do espaço urbano é típica da dinâmica contemporânea.

Porém, no âmbito dos interesses capitalistas, a dinâmica da produção da cidade tem se modificado, claro, em busca de novas formas de ampliação da acumulação de capital. Neste contexto, cabe destacar que as áreas periféricas das cidades, em muitos casos, têm se modificado, levando à configuração de novos conteúdos (Sposito, 2004), uma vez que a população de alta renda passam a procurar estas áreas para residência, porém, por meio de espaços residenciais fechados, ou seja, os enclaves fortificados (Caldeira, 2000).

1.4 Produção do espaço urbano e dinâmica contemporânea

Em primeiro lugar, deve-se enfatizar que o conceito de “espaço” em questão é inteiramente visto de uma perspectiva geográfica. A conceituação e o estudo do espaço na geografia têm estado sujeitos a uma notável subjetividade ligada às muitas percepções diferentes dos geógrafos (Carlos, 1986, p.29). De fato, o debate se dá principalmente entre a produção do espaço e o papel desempenhado pelo homem nessa produção. Nessa linha, a autora acredita que a análise geográfica a partir de uma perspectiva crítica é muito importante para a compreensão da realidade social, superando as concepções mais limitadas sobre o espaço.

Partindo-se da ideia de que é mister transcender a fase da descrição de fatos isolados, posta pela “Nova Geografia”. Torna-se fundamental a superação da noção de Espaço-palco da atividade humana, de um lado, e da ideia de homem-habitante, de outro (Carlos, 1986, p.30).

Assim, a perspectiva crítica passa a tratar o espaço geográfico para além da concepção descritiva, considerando-se o processo de produção a partir da atuação dos diferentes agentes sociais, sendo o espaço produto, condição e obra da realização da vida humana (Carlos, 1994).

Na geografia tradicional, o espaço geográfico é certamente o resultado da transformação da natureza pelo homem. Entretanto, nessa transformação, o espaço não é entendido como um produto humano. Portanto, ele é externo ao homem. Isso significa que o homem é apenas um elemento e não um sujeito: daí a noção de “exterioridade” mencionada por Carlos (1986). Essa é uma percepção que não encontra a aprovação da autora quando ela escreve:

A dimensão de exterioridade que o espaço geográfico tem em relação à sociedade é, a nosso ver, a principal característica da chamada geografia clássica, cuja superação tem sido proposta sem uma profunda análise crítica de seu conteúdo (Carlos, 1986, p.33).

Em sua opinião, conforme já mencionado, o espaço geográfico não é humano porque os seres humanos o habitam, mas, acima de tudo, é o produto, a condição e o meio de toda a atividade humana. Portanto, a cidade, ou o espaço urbano, é eminentemente um produto da atividade humana, que, no contexto contemporâneo, é fortemente influenciada pelos interesses dos grupos que a produzem.

Levando em conta os modelos de estruturação organizacional do espaço urbano apresentados neste capítulo, notamos que o espaço urbano, no período contemporâneo, é caracterizado por uma maior complexidade. Para melhor compreender a cidade capitalista contemporânea, é necessário levar em conta a perspectiva de um espaço urbano socialmente produzido, baseado na ação de diferentes agentes sociais (Corrêa, 1989), que atuam de acordo com os seus interesses no âmbito das lógicas capitalistas.

Assim, a produção do espaço urbano está fundamentalmente ligada à interação de interesses entre seus agentes (Santos, 2008). Dessa forma, certos interesses, particularmente aqueles que respondem às demandas da acumulação de capital, acabam tendo precedência sobre outros. Por isso, a cidade capitalista incorpora as desigualdades sociais, produzindo espaços muito diferentes do ponto de vista socioeconômico e de infraestrutura.

Além disso, o processo de urbanização precisa ser entendido tanto de uma perspectiva espacial quanto temporal. Há diferenças, por exemplo, entre os países ricos, caracterizados por uma urbanização mais lenta ou gradual, e os países menos

desenvolvidos, onde a urbanização foi associada à rápida industrialização, levando a um processo intenso, acelerado e desordenado de produção da cidade, com impactos diferentes nas relações centro-periferia. No primeiro caso, como a industrialização se desenvolveu muito mais cedo nos países ricos do que nos países pobres (Teixeira, 2022), a urbanização foi lenta e gradual e não afetou o desenvolvimento da infraestrutura urbana na periferia na mesma medida. No segundo caso, por outro lado, o processo de industrialização foi bastante rápido e levou a um crescimento urbano desordenado, com uma periferia marcada pela desigualdade e pela falta de infraestrutura (Guerra et al., 2020, apud Teixeira, 2022). Milton Santos (2005), por exemplo, explorou esse contexto de urbanização rápida e acelerada no Brasil, que levou a uma série de problemas urbanos que caracterizam vários centros urbanos do país.

O contexto que nos propomos a analisar, a cidade de Ituiutaba, faz parte dessa urbanização brasileira, que se acelerou e intensificou a partir da segunda metade do século XX, com base no êxodo rural. É fundamental, portanto, compreender as transformações ocorridas no contexto da hegemonia do capitalismo, produzidas pela ação de diferentes agentes, e suas implicações na estruturação das cidades.

Nesse cenário, as cidades cresceram e, ao mesmo tempo, as desigualdades aumentaram. Houve, por exemplo, um aumento no uso de carros para determinados segmentos socioeconômicos, mas a grande maioria da população, principalmente a de baixa renda, tornou-se dependente dos sistemas de transporte público, que muitas vezes são ineficientes.

A cidade contemporânea deve, portanto, ser compreendida a partir de uma perspectiva que leve em conta as desigualdades, a segregação e vários outros processos que têm caracterizado cada vez mais o processo de produção do espaço urbano. Um exemplo é o fenômeno da suburbanização, resultado de um êxodo rural iniciado na década de 1950, principalmente nas cidades latino-americanas.

Con los procesos de emigración del campo a la ciudad en los procesos de industrialización característico de las ciudades latinoamericanas en los años cincuenta, se ocasionó un proceso de suburbanización residencial, caracterizado por: “loteos económicos o populares en amplias zonas ocupadas por barrios autoconstruidos y carentes de servicios y de cualquier forma de planificación urbanística; teniendo como resultado zonas dispersas y desestructuradas” (Torres, 2000; apud Guzmán Ramírez e al, 2013, p.47).

Neste processo, muitos bairros populares periféricos foram produzidos nas cidades brasileiras, geralmente marcados pela precariedade quanto aos serviços e infraestrutura urbana.

Ao mesmo tempo, esses autores mencionam também a urbanização resultante do surgimento de bairros privados caracterizados pelo acesso limitado apenas aos residentes (Guzmán Ramírez et al., 2013). São bairros fechados com sistemas rígidos de segurança e controle de acesso, demonstrando a questão dos diferentes conteúdos da periferia urbana, conforme já demonstrado por Sposito (2004) em cidades médias paulistas. Esses tipos de bairros refletem as diferenças sociais e econômicas que caracterizam o espaço urbano capitalista.

Ou seja, as periferias urbanas são caracterizadas pela presença de população de alta renda, em bairros fechados e, ao mesmo tempo, fica evidente que existem áreas urbanas com características completamente diferentes, com problemas de infraestrutura, saneamento, violência e acesso aos serviços públicos em geral. Consequentemente, a cidade torna-se desigual e muitas vezes caracterizada pela segregação socioespacial, devido às diferenças observadas nos locais e nas condições de vida dos habitantes.

Finalmente, Guzmán Ramírez et al. (2013) consideram que esse cenário, aliado ao crescimento das cidades e ao processo de criação de novas centralidades, permite compreender o processo de fragmentação socioespacial, realidade que hoje também está presente nas cidades médias do Brasil. Neste ponto, vale ressaltar que a fragmentação socioespacial é um processo mais amplo que vai além, por exemplo, da forma urbana ou das áreas residenciais (Magrini, 2013). A autora certamente está certa quando escreve:

[...] fragmentação socioespacial é construído a partir da sobreposição de três dimensões complementares: a) as alterações nos tecidos urbanos, b) as mudanças nas práticas espaciais, com destaque para as relações de sociabilidade e) as significações que integram o imaginário dos cidadãos (Magrini, 2013, p.369).

Portanto, o processo de fragmentação socioespacial acontece no âmbito da produção da cidade capitalista, compreendendo a combinação de fatores ligados ao tecido urbano, às práticas espaciais dos moradores e mesmo os seus imaginários quanto à percepção sobre as diferentes partes da cidade. É também neste sentido que Sposito et al. (2023, p.1) reforçam que a fragmentação socioespacial é “um processo que abarca inúmeras formas de diferenciação socioespacial, que devem ser tratadas à luz do período atual, considerando as experiências urbanas dos cidadãos no Brasil”. Tal processo se torna cada vez mais presente

diante da intensificação da urbanização no contexto capitalista, pelo crescimento das cidades, pelo surgimento de novas centralidades, pela ampliação das desigualdades.

Neste contexto, ao longo das últimas décadas, temos assistido a transformações significativas nas relações dicotômicas entre centro e periferia, tendendo a urbanização e suas dinâmicas a ocorrer de maneira mais complexa. É nesse contexto que Teixeira (2022) discute o duplo conteúdo socioespacial de uma análise que realizou em dois bairros periféricos de uma cidade média brasileira, tendo em vista as considerações de Sposito e Góes (2013):

[...] A partir das décadas de 1990 e 2000, a periferia deixou de ser o lugar das classes menos favorecidas. Grandes investimentos imobiliários de empresas privadas no anel viário periférico levaram a um processo de segregação em que ricos e pobres vivem lado a lado, com diferenciação na morfologia dos conjuntos habitacionais e nas formas de vida cotidiana (Sposito e Góes, 2013; *apud* Teixeira, 2022, p.1).

Portanto, no âmbito dos novos conteúdos da periferia urbana (Sposito, 2004), podemos dizer que as periferias não são mais concebidas apenas como áreas desfavorecidas, pois são explicadas pelas vantagens – terra ou mão de obra barata – que atraem os ricos a se apropriarem da periferia, uma vez que possuem acesso ao automóvel como meio de deslocamento. Teixeira (2022) explica assim a questão da reestruturação intraurbana em termos de uma “nova paisagem urbana”.

A reestruturação urbana iniciada na década de 2000 modificou significativamente as relações centro-periferia (Teixeira, 2022). Para a autora, enquanto até as décadas de 1970 e 1980 o tráfego nas cidades médias brasileiras se desenvolvia em torno de um centro principal, a reestruturação dessas cidades, que resultou na formação de novas centralidades, deu origem a uma nova forma de considerar o centro e as suas relações com a periferia.

A reestruturação intraurbana das cidades médias incentivou a mobilidade residencial de famílias que almejam viver em uma cidade menos densa e mais arejada, longe dos problemas das grandes metrópoles. A reestruturação da malha viária, aliada à oferta de transporte público, alterou a relação entre o centro e a periferia, especialmente porque esta passou por uma expansão fundiária e dispersão do tecido urbano (Teixeira, 2022, p.3).

Outro parâmetro igualmente importante para a compreensão da produção do espaço urbano no Brasil em geral, e em Ituiutaba em particular, diz respeito aos impactos do programa habitacional Minha Casa, Minha Vida. O objetivo deste programa era facilitar o acesso à casa própria para os mais pobres. Segundo vários autores, incluindo

Calixto e Redón (2021), este programa desempenha um papel importante na produção do espaço urbano.

No Brasil, historicamente, nenhum outro programa construiu tantas unidades habitacionais em tão curto período, com cerca de 4,4 milhões de famílias contempladas, de 2009 a 2016. Se fizéssemos um exercício de imaginação, essa produção habitacional, concentrada em uma única cidade, provavelmente constituir-se-ia como a segunda maior do país (Calixto e Redón, 2021, p.18).

Por outro lado, este programa é alvo de muito debate e críticas, porque muitos acreditam que reforçou as desigualdades socioespaciais. Para alguns, resolve um problema urgente para os mais pobres, mas cria outro, afastando-os dos serviços urbanos, conforme diversos estudos expostos por Amore, Shimbo e Rudino (2015). Temos assim um problema de mobilidade diária que pode ser tão prejudicial quanto o acesso à habitação.

Estamos, portanto, diante de um cenário em que são evidentes o agravamento das desigualdades, a segregação dos habitantes e até mesmo a fragmentação socioespacial, dado que parcelas significativas da população, especialmente os mais pobres, acabam por modificar suas práticas espaciais cotidianas face às limitações e dificuldades ligadas à mobilidade urbana. E, para citar Jesus e al. (2022), as formas contemporâneas de produção da cidade que incentivam a ampliação das distâncias, têm o seu peso na mobilidade, nas relações interpessoais e nas práticas cotidianas (Jesus e al, 2022, P.152).

1.5 Mobilidade e circulação urbana num contexto de centralidade

A mobilidade designando todos os movimentos de um indivíduo, qualquer que seja a duração, distância ou motivação (Vaultier, 2010, apud Jguirim, 2016), é um conceito amplamente utilizado na análise espacial (Jguirim, 2016, p.22). É, portanto, um conceito conhecido pela sua polissemia: tudo depende do adjetivo a que é atribuído, uma vez que a mobilidade passa a ter um significado diferente.

Assim, quando é utilizado para designar uma mudança de residência, trata-se de mobilidade residencial (Tunstall et al. 2010; Flouri e al. 2013); quando é utilizado para designar uma mudança de emprego, falamos de mobilidade profissional (Laine, 2010; Iucu e al. 2011); falamos também de mobilidade social quando, através dos seus conhecimentos ou bens, alguém muda de posição social. Porém, quando utilizado para se

referir ao movimento de pessoas e mercadorias dentro de um ambiente urbano, é denominado mobilidade urbana.

A cidade em si é um espaço de movimento (Caiafa, 2002, p.18). As atividades cotidianas dos habitantes das cidades e de todos aqueles que buscam usufruir dos serviços urbanos exigem deslocamentos. E, neste contexto, “As cidades têm como papel principal maximizar a troca de bens e serviços, cultura e conhecimentos entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições de mobilidade adequadas aos seus cidadãos” (Ministério Das Cidades, 2006, p.47).

Muitas vezes, a análise da mobilidade urbana pode transparecer algo técnico, resumido apenas ao fato do deslocamento das pessoas. Porém, Samuel (2014) vai além e diz que a compreensão do sistema de mobilidade urbana pode ser derivada da combinação de vários componentes, como mecanismos sociais, econômicos, sociológicos e políticos. Assim, a título de exemplo, ele escreveu o seguinte:

[...] Une décision politique urbaine cherche à répondre à des problèmes sociaux (par exemple, l'égalité d'accès aux transports). Cette décision aura elle-même un fort impact sur les déplacements urbains et sur le bilan environnemental engendré. Ces différents mécanismes font de la mobilité urbaine un système à la fois complexe, mais également dynamique, soumis à de nombreux paramètres extérieurs qui peuvent orienter les politiques (Samuel, 2014, p.28).

Também nesta perspectiva, Barbosa (2016) destaca que o debate sobre mobilidade não pode se restringir às dimensões econômicas ou técnicas, embora sejam fatores importantes. Para o autor, é preciso considerar também:

[...] a dimensão política ao debate sobre a mobilidade urbana, especialmente no atual período de compressão espaço-tempo (Harvey, 1994), que faz do domínio e do manejo de escalas de mobilidade um trunfo de poder para empresas, governos e cidadãos. (Barbosa, 2016, p.43).

Podemos ir ainda além destas abordagens, no sentido de aproximar o debate sobre a mobilidade urbana ao cotidiano dos moradores. Caccia (2015), por exemplo, faz uma contextualização importante sobre a mobilidade em relação à apropriação cotidiana.

A partir do debate inicial se observou que a mobilidade passou por uma evolução conceitual, partindo de análises causais e com viés quantitativo, para a incorporação da variável subjetiva do cotidiano. Para dar conta de explicar a complexidade não só conceitual, mas, especialmente, da realidade, surge a

necessidade de uma análise dos transportes enquanto importante vetor da transformação urbana (Caccia, 2015, p.31).

Dessa maneira, este trabalho levará em consideração uma abordagem mais ampla da mobilidade urbana. Partimos do entendimento de que a mobilidade urbana deve fazer parte de uma política pública que leve em conta todos os parâmetros potencialmente capazes de influenciar nos deslocamentos dos cidadãos. Sejam esses fatores econômicos, sociais, ambientais ou mesmo subjetivos, no sentido de proporcionar uma política pública de mobilidade capaz de responder de forma eficaz às demandas e anseios da população.

Segundo Huriot (1998), a cidade, em sua concepção histórica, é um espaço de densidade e proximidade. Como tal, caracteriza-se por uma elevada concentração de pessoas e atividades (Kaufmann e Jemelin, 2003). Segundo estes autores, a cidade é reconhecida pela sua diversidade econômica, social e cultural. A sua contiguidade e acessibilidade imediata levam-no a favorecer as interações entre os habitantes que ali vivem ou que o frequentam diariamente (Piombini, 2007). Estas interações fazem então da cidade um espaço de viagem que, em certa medida, está envolvido na proximidade de que falamos.

E, por assim dizer, os movimentos por quaisquer motivos são alimentados por densidades e localizações espaciais e funcionais (Orfeuill, 2000; Wiel, 2002 apud Piombini, 2007, p.22). Daí a relevância do conceito de “centralidade” no estudo da mobilidade quotidiana ao nível do espaço urbano. Na verdade, a centralidade é o principal elemento amplificador da necessidade de mobilidade.

Falar de centralidade que não pode deixar de ser levada em conta no estudo da mobilidade quotidiana, leva-nos a considerar uma abordagem feita por Lefebvre (1970).

« Une sorte de colonisation généralisée de l'espace par les "centres décisionnels" semble prendre forme. Les centres de richesse et d'information, de savoir et de pouvoir, procéderaient à une féodalisation de leurs dépendances. Dans ce cas la ligne - frontière ne passe pas entre ville et campagne, mais à l'intérieur du phénomène urbain, entre la périphérie dominée et le centre dominateur » (Lefebvre, 1970, p.153).

Dito isto, num espaço que monopoliza as atividades e serviços mais importantes, a necessidade de deslocamento dos moradores das áreas mais distantes, sobretudo da periferia, é óbvia. No entanto, os progressos registados desde a década de 1970 nos transportes, combinados com a proliferação de zonas periurbanas, tiveram um impacto considerável nas distâncias urbanas.

Falando em avanços no campo dos transportes, as zonas de atividade econômica, de emprego e de moradia no Brasil nas cidades médias, a partir dos anos 2000, estão se tornando cada vez mais acessíveis. Esta acessibilidade advém, sem dúvida, da extensão da rede viária. Porque as cidades médias brasileiras, até as décadas de 1970 e 1980, ainda eram marcadas pela circulação intraurbana que se desenvolvia em torno de um centro principal, dando origem a uma estrutura monocêntrica integrada em uma única zona de atividade (Sposito, 2007).

A nova realidade de policentralidade (Legroux, 2021), caracterizada pela localização de elementos de centralidade em áreas periféricas, é possível dependendo do tamanho da cidade em questão. Quanto maior territorialmente a cidade, mais as distâncias se ampliam e tende a se configurar novas centralidades. Uma cidade como Ituiutaba ainda se caracteriza por uma configuração predominantemente monocêntrica. Neste caso, tal como os habitantes do centro, aqueles que vivem na periferia são utilizadores de serviços disponíveis em maior quantidade e diversidade apenas no centro. Com efeito, para estudar a mobilidade dos residentes nesta perspectiva de relação centro-periferia, vários autores utilizam os itinerários/percursos como frente metodológica.

2 ITINERÁRIOS/PERCursos URBANOS: FRENTE METODOLÓGICA DE PESQUISA EM MOBILIDADE URBANA

Há algum tempo, os procedimentos metodológicos correspondentes a itinerários, percursos ou viagens urbanas são amplamente utilizados no estudo da mobilidade urbana. Tais procedimentos contemplam uma abordagem utilizada para observar e analisar os movimentos dos indivíduos no espaço urbano. De fato, centra-se nas viagens diárias dos indivíduos, nas escolhas de viagens, nos modos de transporte utilizados e nas razões por trás dessas escolhas.

Assim, tendo em vista o procedimento que contempla os itinerários, Maïlys Toussaint (2016) explica que significa seguir e ouvir uma pessoa que nos leva ao seu território e nos conta sobre ele. Estamos aqui diante de uma abordagem sociológica da mobilidade, no sentido de que a viagem não é considerada apenas como um ritual de mobilidade, mas também como um meio de sobreposição de vários enunciados referentes à história (Petiteau, Pasquier, 2001, apud, Toussaint, 2016). Com efeito, segundo Jean-Yves Petiteau (2001), a pessoa acompanhada pelo pesquisador é o próprio autor do itinerário. Ele compartilha conosco, portanto, suas memórias e sua vivência cotidiana do lugar, ao longo de um percurso que ela escolhe (Petiteau, 2001 apud Toussaint, 2016, p.399). Ou seja, é o pesquisador quem ouve o autor e não o contrário.

Além disso, no campo da geografia urbana ou, mais especificamente, nos estudos de mobilidade urbana, esta metodologia que consiste em acompanhar o autor do itinerário permite compreender as práticas espaciais que, elas próprias, dependem da experiência urbana dos indivíduos (Sposito et al., 2022). E, esta experiência condiciona as formas de acesso (meio de transporte) e a qualidade da viagem (objetivo da viagem, condições geográficas da cidade, tempo, avaliação). Na verdade, vários autores contribuíram para desenvolver e refinar esta metodologia. Aqui está uma explicação baseada nas contribuições de diferentes pesquisadores em relação aos principais resultados de suas respectivas pesquisas.

2.1 Michel Lussault (2007): uma contribuição através de uma abordagem à hibridização de espaços de mobilidade

Lussault (2007) através de sua obra intitulada «*L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain* », propõe que os espaços de mobilidade nas áreas urbanas não

são fixos, mas em perpétua transformação e hibridização. Resultam da combinação de elementos físicos, sociais e simbólicos. Os itinerários urbanos são, portanto, produtos desta hibridização, onde as viagens diárias são influenciadas por múltiplos fatores, tais como infraestruturas, normas sociais e tecnologias de comunicação (Lussault, 2007).

O autor destaca, portanto, a importância das práticas espaciais na compreensão da mobilidade urbana. Essas práticas incluem as maneiras pelas quais os indivíduos se movem, as escolhas de rotas e as interações durante a viagem. Esta é uma abordagem que vai além da simples análise dos fluxos para integrar as dimensões sociais e culturais das viagens.

Consequentemente, os procedimentos metodológicos destacados por Lussault (2007) consistem no estudo dos percursos urbanos por meio de análises espaciais e territoriais. Ele, portanto, usou mapas mentais, histórias de viagens e técnicas cartográficas para visualizar e interpretar as rotas.

2.2 Jesus, Catelan e Calixto (2022): uma contribuição através da identificação de práticas cotidianas

Como parte de uma pesquisa piloto realizada pela coalizão dos autores Jesus, Catelan e Calixto (2022) na cidade de São Paulo-SP, o paradigma metodológico em questão foi aplicado a fim de identificar no cotidiano as práticas espaciais. A frente metodológica de percursos urbanos utilizada por estes autores foi realizada em três modalidades: os percursos acompanhados Casa-Trabalho-Casa (CTC); percursos espaços públicos; e percursos registados. Estes procedimentos permitiram identificar simultaneamente as práticas diárias e os motivos das viagens. Foi assim que eles escreveram:

O acompanhamento dos percursos entre casa-trabalho-casa e da casa aos e nos espaços públicos nos permite co-experimentar os trajetos(a)s da (o) s e sujeita(o)s (ou, o outro) como síntese do conteúdo socioespacial no tecido urbano (Jesus et al, 2022, p.150).

Essa metodologia, na verdade, permite ao pesquisador compreender os deslocamentos cotidianos e “‘captar relações, experiências e práticas aí envolvidas’ que muito revelam sobre as formas de viver e se apropriar da cidade” (Góes e Melazzo, 2022). Ou seja, por meio do percurso acompanhado, o pesquisador consegue compreender e dissecar a experiência espacial central do itinerário na esfera da vida urbana. No entanto,

os autores reconhecem que o que se nota durante a viagem representa apenas um fragmento da vida quotidiana do cidadão e que não pode permitir compreender a sua totalidade, mesmo que ainda seja representativo de uma rotina diária (Jesus et al, 2022, p.150). Apesar do reconhecimento do limite dos percursos urbanos como metodologia, os autores, de forma específica, buscam compreender o movimento urbano a partir de uma perspectiva ligada ao trabalho, ao lazer, bem como às relações que se estabelecem no espaço.

Mais que uma aproximação, por meio dos percursos urbanos, enquanto uma metodologia, buscamos captar o movimento da cidade em razão do trabalho e do lazer e, quais relações estabelecem com a habitação, consumo e mobilidade (Jesus et al, 2022, p.150).

Com efeito, segundo estes autores, a análise das viagens dos cidadãos faz dos percursos uma frente metodológica que vai além do estudo da simples mobilidade urbana, que muitas vezes é uma dimensão pensada através das infraestruturas de transporte. A utilização deste procedimento nos estudos urbanos permite compreender as relações, as experiências e as práticas envolvidas no cotidiano do cidadão.

Ainda segundo os autores (Jesus et al., 2022), a metodologia do percurso envolve pelo menos duas fontes de produção de materiais empíricos: suporte e entrevistas às quais também pode ser acrescentada a observação. Com isso, o pesquisador poderá descrever a mobilidade dos sujeitos apoiados em um percurso bem definido. Assim, no estudo que realizou em 2016 sobre acessibilidade e exclusão social na periferia pobre da Cidade do México, Olmedo (2016) assimila esta forma de procedimentos à noção de “etnografia móvel” no qual as contradições da sociedade contemporânea são observadas no cotidiano, a própria vida (Olmedo, 2016 apud Jesus et al, 2022).

2.3 Cláudio Márcio Oliveira (2011): uma contribuição através de uma abordagem formativa para o curso

Oliveira (2011) é autor da tese intitulada: “Por entre cursos e narrativas: a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores em Belo Horizonte”. Nesta tese o autor quis compreender os processos de formação e aprendizagem presentes na experiência dos movimentos urbanos de trabalhadores em toda a cidade de Belo Horizonte (Oliveira, 2011). Partindo da hipótese de que a cidade e o transporte público

não se limitam a simples intervalos de interrupção entre destinos, mas também a espaços formativos, o autor recorre à experiência dos sujeitos investigados.

Na verdade, ele realizou uma investigação sobre quatro trabalhadores estudantes adultos em deslocamento urbano na região metropolitana de Belo Horizonte. Numa perspectiva de pesquisa etnográfica, por meio da observação participante, Oliveira (2011) busca compreender as relações, subjetividades, usos e percepções do espaço do ônibus. Assim, conseguiu realizar cinco acompanhamentos com cada um dos quatro trabalhadores, o que dá um total de vinte viagens. Logo após esse apoio, ele também pôde realizar entrevistas semiestruturadas. Esse tipo de entrevista, muito utilizado em pesquisas qualitativas, permitiu ao autor ter dados sobre as percepções e desejos dos entrevistados (Oliveira, 2011).

Trata-se de uma pesquisa baseada em três fontes de material empírico: observação, entrevistas e análise de material literário. Vale lembrar que este estudo de Oliveira (2011), assim como o de Olmedo (2016), foi realizado em uma cidade metropolitana onde a mobilidade urbana ganha dimensões significativas no âmbito destas grandes aglomerações urbanas.

2.4 Janice Caiafa (2002): uma contribuição através da exploração da exclusão social, do trabalho e da subjetividade

Em Jornadas Urbanas, Janice Caiafa (2002) explora a dinâmica da exclusão social, do trabalho e da subjetividade por meio das experiências cotidianas dos usuários do transporte público na cidade do Rio de Janeiro, particularmente nas viagens de ônibus. A sua abordagem metodológica assenta numa combinação de técnicas qualitativas: etnografia e observação participante (Caiafa, 2002). Ou seja, sua metodologia baseia-se na observação participante, entrevistas e análises sociológicas.

Com efeito, no que diz respeito à observação participante, Caiafa (2002) realizava viagens regulares de ônibus com os usuários, partilhando a sua experiência quotidiana. Ao estar fisicamente presente nestes espaços, ela pôde observar diretamente os comportamentos, interações e sentimentos dos passageiros, ao mesmo tempo que vivenciava, claro, as mesmas condições de transporte.

Durante suas viagens, Caiafa (2002) coletou depoimentos de passageiros por meio de conversas espontâneas, que permitiram acesso a diversos pontos de vista sobre a experiência de viajar de ônibus. Além disso, mesmo que seu objetivo não fosse avaliar

questões administrativas, ela conseguiu realizar entrevistas com diversos funcionários da Secretaria Municipal de Transportes - SMTU (Caiafa, 2002). Isso enriqueceu sua análise ao integrar à subjetividade dos usuários.

Numa perspectiva sociológica, esta investigação permitiu à autora analisar como a experiência do transporte público em áreas periféricas reflete dinâmicas sociais mais amplas, particularmente em termos de fragmentação, marginalização e exclusão (Caiafa, 2002).

Ao final desta parte, cabe lembrar também que a frente metodológica dos itinerários urbanos permite examinar a dinâmica da mobilidade por meio de diferentes abordagens que combinam observação direta, coleta de dados qualitativos e quantitativos e uso de tecnologias modernas para monitorar e analisar viagens. As contribuições destes diferentes autores mostram a importância de compreender a mobilidade urbana não apenas em termos de infraestrutura e transporte, mas também no que se refere ao comportamento individual, escolhas sociais e impacto das tecnologias. Esta abordagem holística é essencial para o desenvolvimento de políticas de transporte eficazes e inclusivas nos contextos urbanos contemporâneos.

3 O RECORTE DA PESQUISA E OS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Em qualquer investigação científica, a definição do enquadramento espacial em que o estudo se desenvolve é primordial. Isso ajuda a compreender melhor a dinâmica específica que ocorre ali. Este trabalho tem como foco a mobilidade de moradores de bairros periféricos da cidade de Ituiutaba, cidade de médio porte localizado no interior do estado de Minas Gerais, Brasil, marcada por significativas desigualdades socioespaciais (Oliveira, 2020; Franco e Miyazaki, 2023; Miyazaki et al., 2023, Miyazaki e Silva, 2023). O enquadramento espacial desta investigação inclui áreas residenciais distantes do centro da cidade, produzidos pela política pública habitacional, caracterizadas por um acesso limitado aos serviços sociais básicos, que está na base do problema da mobilidade urbana dos residentes.

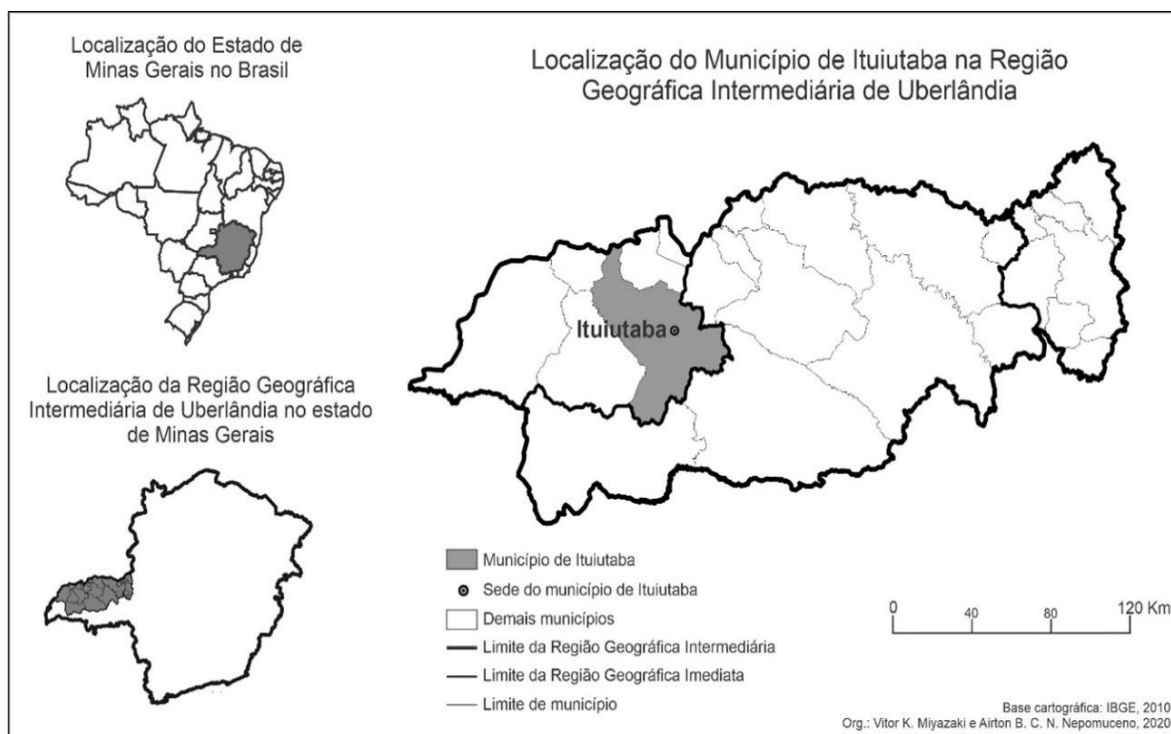
Ao mesmo tempo, os procedimentos metodológicos utilizados visam proporcionar uma análise rigorosa das práticas quotidianas dos habitantes destes bairros. Estes procedimentos incluem itinerários para os diferentes modos de transporte, a aplicação de questionários sobre as práticas diárias dos habitantes destes bairros, bem como observações diretas sobre os seus movimentos. Estes procedimentos permitem identificar os obstáculos à mobilidade e as dinâmicas espaciais específicas dos bairros periféricos, proporcionando assim uma melhor compreensão dos desafios ligados à inclusão urbana.

Neste capítulo, começamos com uma descrição detalhada do enquadramento geográfico e histórico do estudo, antes de apresentarmos as escolhas metodológicas que orientaram a coleta e análise dos dados. Esses elementos permitem estabelecer uma base sólida para a interpretação dos resultados.

3.1 Caracterização geográfica de Ituiutaba/MG

O município de Ituiutaba está localizado no extremo oeste do estado de Minas Gerais, mais especificamente na Região Geográfica Imediata de Ituiutaba que, por sua vez, faz parte da Região Geográfica Intermediária de Uberlândia (Figura 3). Com área de 2.598.046 km² segundo dados do IBGE (2022), do ponto de vista territorial, o município de Ituiutaba/MG ocupa a 586^a posição entre os 5.570 municípios do país, na 40^a posição dos 853 municípios da escala estadual (IBGE, 2022).

Figura 3: Localização do município de Ituiutaba /MG



Fonte: Nepomuceno e Miyazaki, 2020.

O IBGE, através de estudo realizado em 2008 sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC), estabeleceu uma classificação hierárquica segundo a qual existem cinco níveis de cidade com onze subdivisões, são elas: a metrópole (Grande metrópole nacional, Metrópole nacional e Metrópole) , capitais regionais (A, B e C), centros sub-regionais (A e B), centros de zona e centros locais. Esta classificação das cidades é feita não só de acordo com critérios demográficos, mas também e principalmente a partir de aspectos ligados aos seus papéis e funções. Com isso, Ituiutaba, considerada uma cidade que exerce influência sobre poucos municípios, é qualificada como centro sub-regional B. Assim, Miyazaki (2018), com base em IBGE (2008), em seu artigo “Morfologia urbana e estruturação da cidade em Ituiutaba-MG”, escreve o seguinte:

Segundo esta publicação, Ituiutaba constitui-se em um Centro Sub-regional B, exercendo centralidade para um pequeno conjunto de municípios de seu entorno. Embora não apresente, portanto, um alto grau de polarização, atende alguns municípios mais próximos por meio da oferta de bens e serviços no contexto de sua área de influência. Podemos citar, como exemplos, o comércio e os serviços, sobretudo em relação à saúde e educação superior (Miyazaki, 2018, p.28).

A citação de Miyazaki (2018) destaca o papel de Ituiutaba como centro sub-regional com centralidade moderada no seu entorno imediato. Embora a cidade não exerça uma forte polarização em grande escala, desempenha um papel crucial para os municípios vizinhos no fornecimento de bens e serviços, particularmente em sectores essenciais como o comércio e os serviços, principalmente nas áreas de saúde e o ensino superior. Essa função de centro de serviços para uma pequena região reflete a importância de Ituiutaba na estruturação do espaço local e regional, mesmo sem exercer influência em recortes regionais mais amplos. A cidade, embora relativamente modesta em termos de polarização, torna-se assim um ponto de ancoragem para a dinâmica socioeconômica da sua área de influência.

Segundo dados do IBGE (2022), o município de Ituiutaba possuía, na ocasião do último levantamento censitário, uma população de 102.217 habitantes, sendo a densidade demográfica do município de 39,34 habitantes por quilômetro quadrado. No levantamento censitário de 2010, a população era de 97.171 habitantes, ou seja, ao fim de pouco mais de uma década, sofreu um aumento de 5,19%. Contudo, o aumento populacional continua a ser sentido quando, dois anos após o Censo de 2022, ou seja, em 2024, a população estimada de Ituiutaba já está em 106.397 habitantes (IBGE, 2024).

Do ponto de vista da taxa de urbanização, em 2010 a população que vivia em domicílios situados em áreas urbanas representa 95,8%. Já em 2022, considerando-se a malha preliminar por setores censitários, este percentual subiu para 96,32%, com cerca de 98.459 habitantes vivendo na área urbana do município.

A cidade de Ituiutaba, ao longo da última década, caracterizou-se pela expansão urbana expressiva por meio da implantação de novos bairros em áreas periféricas (Moreira, 2024), em um cenário em que a produção de moradias resultante do programa Minha Casa Minha Vida em áreas periféricas (Miyazaki, 2018) constitui-se em elemento considerável na expansão da cidade.

Como já demonstrado por Corrêa (2005), o espaço urbano, além de fragmentado e articulado, é também um espaço de lutas resultantes do jogo de interesses, tanto políticos quanto econômicos (Corrêa, 2005). Sob esse ângulo, o processo histórico da cidade de Ituiutaba está em perfeita sintonia com esta afirmação e, a história desta cidade, pautada em um conjunto de lutas motivadas por interesses, remonta ao final do século XIX, no ano de 1820, marcado pela construção da primeira capela dedicada a São José do Tijuco (Oliveira, 2013, apud Moreira, 2024, p.28), passando por 1917 quando foi formalizado o nome “Ituiutaba” (Oliveira, 2003; Prefeitura de Ituiutaba, 2023 apud Moreira, 2024).

3.2 Histórico de Ituiutaba/MG

Tudo começou a partir do processo de povoamento do Rio Tijuco. Segundo o IBGE (1959), os primeiros colonizadores da área foram ameríndios pertencentes ao grupo Jê, também chamados de Caiapós (Neto, 2016, p.18, apud Câmara Municipal De Ituiutaba, 2016).

Tudo mudaria a partir da sua colonização por volta da década de 1820, com a chegada de famílias da região central de Minas Gerais, atraídas pela fertilidade das terras e pela possibilidade de expansão da pecuária, bem como a de dois Sertanejos, nomeadamente Joaquim Antonio de Moraes e José da Silva Ramos (Prefeitura Municipal de Ituiutaba, 2022). Estes últimos conseguiram expulsar massivamente os verdadeiros donos das terras: os índios Caiapós. Entre outras coisas, a chegada em 1830 do Padre Antonio Dias de Gouveia, tendo tomado posse de muitas fazendas, facilitou a construção da primeira capela às margens do Córrego Sujo.

Inicialmente a cidade era conhecida como "São José do Tijuco", pela Lei Provincial nº 138, de 3 de abril de 1839, bem como pela Lei Estadual nº 2, de 14 de setembro de 1891. Levando este nome de São José de Tijuco, esteve sob a subordinação do município de Prata até ser emancipada deste e elevada à categoria de cidade com a denominação de Vila Platina (IBGE, 1959). Ou seja, foi preciso esperar até 1915 para que Ituiutaba fosse elevada à categoria de cidade com a lei estadual n.º 663 com o nome que hoje leva e para que a oficialização do nome "Ituiutaba" entrasse em vigor em abril de 1917 (Oliveira, 2003; Prefeitura De Ituiutaba, 2023).

Embora sua origem remonte o final do século XIX e início do século XX, somente entre 1935 e 1945, devido à sua riqueza em recursos naturais, Ituiutaba e sua região viveu um ciclo de mineração muito importante em sua história (Silva, 1997).

É o caso, por exemplo, da descoberta de jazidas de diamantes no Rio Tijuco. Nesse contexto, a autora Dalva Maria De Oliveira Silva (1997) escreve e citamos:

A descoberta de jazidas de diamantes no rio Tijuco e em outros rios da região, provocou um movimento sem precedentes na história do município, dinamizando o comércio da pequena cidade. Atraiu uma grande quantidade de gente de todos os lugares e provavelmente, também nordestinos, que vieram tentar a sorte no garimpo. Alguns garimpeiros tiveram sucesso extraindo pedras grandes e valiosas, mas não durou muito, as jazidas esgotaram-se, com exceção de alguns que aqui ficaram,

os migrantes seguiram caminho e a calma foi aos poucos retornando à região (Silva, 1997, p.26).

Porém, somente nas décadas de 1950 e 1960 que o município passa por um desenvolvimento mais significativo (Oliveira, 2003). Assim, este período foi muito marcado pela notável prosperidade deste município e, por isso, foi considerado o “eldorado” brasileiro (Silva, 1997, p. 24).

Esse atrativo tangível explicado, por um lado, pelas suas riquezas naturais e, por outro, pela fertilidade de suas terras, fez do município de Ituiutaba, na década de 1950, o maior produtor de arroz e milho de todo o estado de Minas Gerais (Silva, 1997), a ponto de ser apelidada de “capital do arroz”.

Segundo Oliveira (2003), durante as décadas de 1950 e 1960, Ituiutaba, pela sua importância econômica ligada à produção de arroz, gozou de fama nacional (Oliveira, 2003). De qualquer forma, a importância econômica deste município, por outro ângulo, foi o resultado de uma política agrícola nacional cujas repercussões foram visíveis não só a nível nacional e estadual, mas também a nível municipal (Oliveira, 2003).

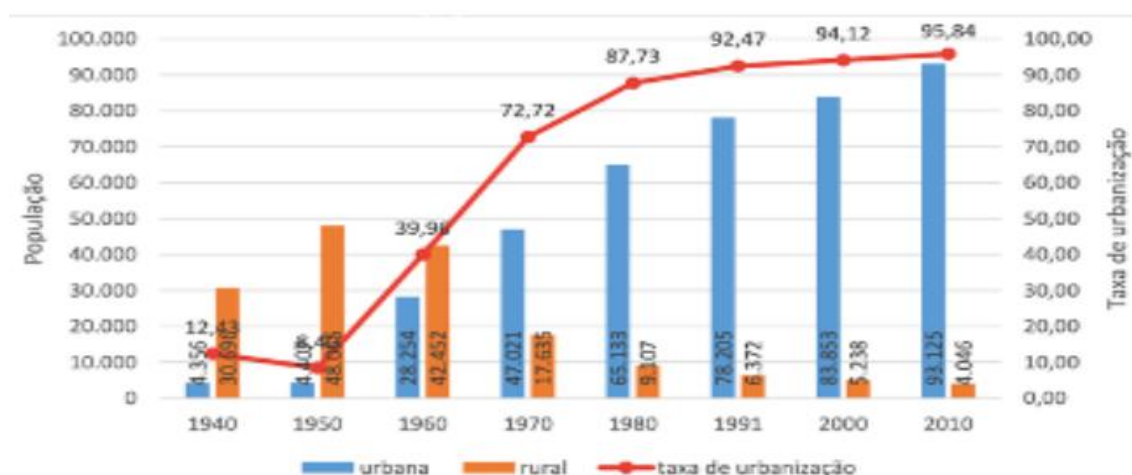
O importante em tudo isso, no contexto desta pesquisa, é que a prosperidade do município de Ituiutaba durante a década que acabamos de mencionar não foi isenta de consequências tanto no nível demográfico quanto no nível social da urbanização. Foi neste período que a cidade começou a adquirir serviços de água, luz, desenvolvimento do comércio etc. Tais infraestruturas favoreceram um crescimento demográfico expressivo e uma expansão considerável dos loteamentos urbanos (Oliveira, 2003). Neste caso, esta autora teve que escrever o seguinte:

Para se ter uma visão do crescimento total do município, em 1940, a população era de 35.052 habitantes, aumentando para 53.240 e 68.218 habitantes em 1950 e 1960, respectivamente, ou seja, em relação à década de 1940, houve um crescimento de aproximadamente 95% (Oliveira, 2003, p.17).

Segundo Moreira (2024, apud Oliveira, 2003), esse elevado percentual de crescimento demográfico que, conseqüentemente, levou a uma forte expansão do espaço urbano em detrimento do espaço rural nesse período, foi fruto de pelo menos dois fatores. Por um lado, a modernização da agricultura através da sua mecanização, que amplia a produção de arroz na microrregião. E, por outro lado, importa também considerar o fato de este período ter sido marcado pelo desenvolvimento das infraestruturas e do setor terciário que, conseqüentemente, favoreceu a atração de migrantes internos (Oliveira, 2013).

Neste mesmo contexto, Fidelis (2021) disponibiliza dados que traçam a história do aumento da população urbana e rural e da taxa de urbanização de Ituiutaba desde a década de 1940 até 2010. Com efeito, a Figura 3 mostra como durante nas décadas de 1940, 1950 e 1960, o espaço rural era dominante em comparação com o espaço urbano. Além disso, a partir da década de 1970, a população urbana começou a expandir-se dramaticamente, atingindo mais de 95% em 2010.

Figura 4: Ituiutaba/MG: Dados do crescimento populacional urbano, rural e taxa de urbanização (1940-2010)



Fonte: Fidelis (2021).

Com efeito, nem é preciso dizer que, entre as décadas de 1940 e 2010, Ituiutaba pôde vivenciar uma transformação demográfica marcada por um forte crescimento da população urbana e um declínio gradual da população rural, refletindo um fenômeno de urbanização acelerada. E mais ainda, ao longo da última década, com a ampliação do perímetro urbano, muitas áreas antes rurais passaram a ser consideradas urbanas, especialmente com a implantação de novos bairros decorrentes do Programa Minha Casa, Minha Vida. E isto não deixa de ter consequências nas distâncias e acessos às diferentes áreas das cidades, com desdobramentos na mobilidade das pessoas, conforme veremos no capítulo seguinte.

3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Um conjunto de procedimentos metodológicos foi adotada como parte desta pesquisa sobre a mobilidade dos moradores dos bairros periféricos de Ituiutaba. Esta

abordagem combina pesquisa bibliográfica e documental, levantamento de campo por questionário e percursos/itinerários utilizando diferentes meios de transporte para simular e analisar as possibilidades de deslocamento dos moradores dos cinco bairros selecionados, sendo todos conjuntos habitacionais populares do Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV. Em suma, adotamos os procedimentos metodológicos que consideramos que permitem produzir conhecimento sobre o tema em questão. Neste sentido, Gil (2019), utilizando-se do termo método, explica:

A palavra método é originária do grego métodos e significa "um caminho para atingir um objetivo". Nesse sentido, refere-se ao conjunto de regras básicas para o desenvolvimento de uma pesquisa, com o objetivo de produzir novos conhecimentos ou ajustar e integrar conhecimentos já existentes. Pode se entender o método científico como o conjunto de passos utilizados para a obtenção de um conhecimento confiável (GIL, 2019).

No caso, esta definição de método científico apresentado pelo autor constitui-se no conjunto de procedimentos metodológicos adotados nesta pesquisa, enquanto passos utilizados para a obtenção de conhecimento.

A primeira etapa de nosso estudo consistiu em uma ampla revisão da literatura existente sobre temas ligados à mobilidade urbana, com foco particular nas periferias urbanas no contexto da monocentralidade, como é o caso da cidade de Ituiutaba, como uma cidade de porte médio⁴. Assim, as fontes incluem artigos científicos, relatórios institucionais, livros, bem como estudos de caso similares como dissertações, teses e trabalhos em geral que tratam de temas como a produção do espaço urbano, desigualdades socioespaciais, mobilidade urbana, entre outros aspectos que contribuem para o alcance de nossos objetivos específicos relacionados à compreensão da relação entre a produção do espaço, o centro, a centralidade, a periferia e a mobilidade urbana. Essa pesquisa possibilitou a contextualização do fenômeno em estudo e a identificação das principais questões relacionadas à mobilidade nos bairros periféricos. Outro procedimento importante diz respeito ao trabalho de campo, que envolveu a coleta de dados empíricos diretamente da realidade investigada. Inicialmente, procuramos identificar as áreas a

⁴ Neste ponto, cabe ressaltar que o termo “cidade de porte médio” é diferente de “cidade média”. Conforme Miyazaki (2013, p.21), “consideramos que a ideia de cidade média contempla um conjunto de características que vai além do critério demográfico, o que o diferencia do termo cidade de porte médio. Entre as características a serem consideradas, destacam-se a diversidade e complexidade das funções urbanas, bem como os papéis regionais desempenhados em diferentes escalas”. Como não é objetivo desta pesquisa explorar este tema, consideramos Ituiutaba enquanto uma cidade de porte médio, uma vez que apresentou, no Censo Demográfico de 2022 do IBGE, uma população de 102.217 habitantes.

serem estudadas, com foco nos bairros periféricos selecionados, a saber: Jardim Europa II, Residencial Dr. Marcondes Bernardes, Nova Ituiutaba, Gilca Vilela Cancelli e Nadime Derze Jorge. Foram registradas informações e tiradas fotografias.

Em seguida, o trabalho de campo foi realizado em duas frentes: a aplicação de um questionário a uma amostra de moradores dos bairros selecionados e a simulação dos percursos e itinerários que os moradores desses bairros realizam. A figura 5 mostra a localização dos bairros em relação ao centro da cidade.

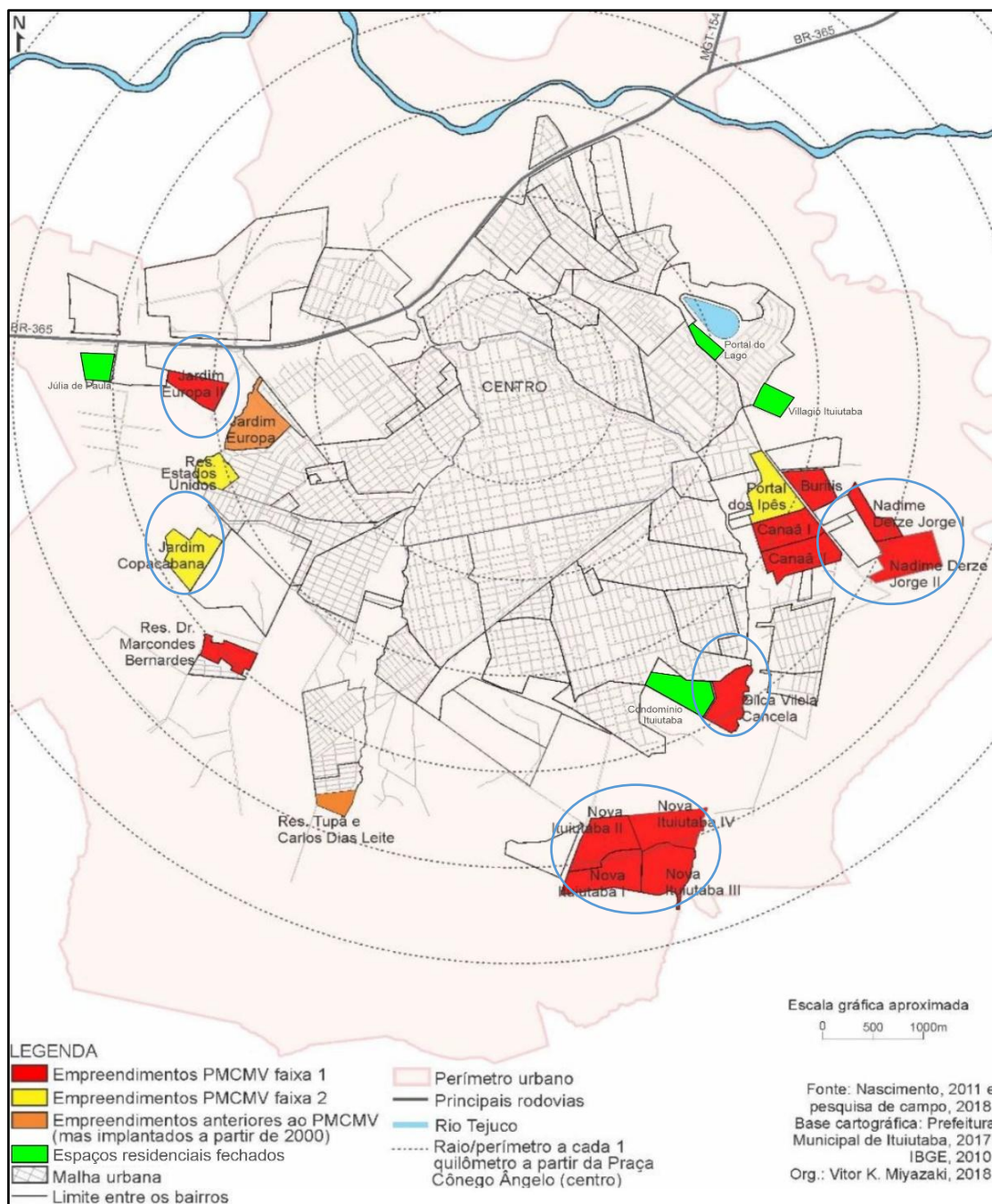
A escolha destes bairros se deve a um conjunto de fatores. Primeiramente, por se tratar de bairros de localização periférica. Em segundo lugar, estes bairros apresentam as maiores distâncias em relação ao centro da cidade, a partir da porção em que estão situados: no extremo oeste, Jardim Europa II; no extremo leste, Nadime Derze Jorge II; no extremo sul, Nova Ituiutaba III; a sudeste, Gilca Vilela Cancelli; e, a sudoeste, Residencial Marcondes Bernardes. Em terceiro lugar, todos estes bairros foram produzidos recentemente, após 2009 seja entre os anos de 2013 e 2015 (Moreira, 2024, p.41), no âmbito de conjuntos habitacionais resultantes do Programa Minha Casa Minha Vida e, portanto, foram destinados à população de renda mais baixa.

Partimos da hipótese que as condições de mobilidade são mais difíceis e limitadas justamente para esta população de baixa renda que foi realocada, ao longo dos últimos anos, em áreas periféricas cada vez mais distantes do centro da cidade. Portanto, consideramos a escolha destes cinco bairros como relevantes para a análise em questão.

Para entender os hábitos de percursos dos residentes, desenvolvemos um questionário estruturado. As perguntas abrangiam: motivos da viagem (trabalho, estudo, lazer etc.); meios de transporte utilizados (carro, ônibus, moto, bicicleta, caminhada); custos e tempo gasto para ir de um ponto a outro. O questionário foi aplicado a uma amostra representativa de moradores dos bairros selecionados.

Com relação ao número de questionários, optamos por uma amostra estatística que leva em conta um nível de confiança de 90% e uma margem de erro de 5%. Assim, tomamos como universo a soma dos domicílios existentes nos cinco bairros selecionados, com base nos dados do Centro Municipal de Controle de Zoonoses de Ituiutaba de 2019, organizados e disponibilizados pela Fidelis (2021). Isso deu um total de 3.738 domicílios, o que corresponde a uma amostra de 252 questionários, distribuídos proporcionalmente de acordo com o número de domicílios em cada bairro: 26 no Jardim Europa II, 16 no Residencial Dr. Marcondes Bernardes, 122 no Nova Ituiutaba, 26 no Gilca Vilela Cancelli e 62 no Nadime Derze Jorge.

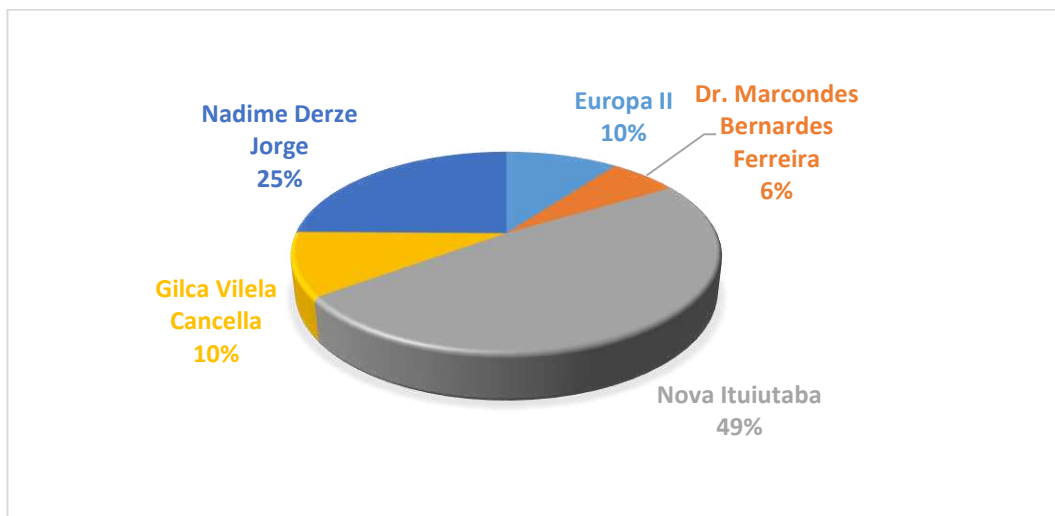
Figura 5: Ituiutaba-MG: bairros selecionados para o estudo, 2023



Fonte: Adaptado de Miyazaki, 2020.

Portanto, a distribuição destes questionários, por bairros, seguiu a proporção do número de domicílios existentes em cada área estudada, resultando na distribuição, em percentual, conforme segue na Figura 6.

Figura 6: distribuição percentual dos moradores entrevistados proporcionalmente em cada bairro



Org: Joanes Colas, 2024.

Os questionários foram realizados em 10 dias, porém, durante um período de quatro meses. Com a ajuda de colegas, estudantes da própria universidade, realizamos a aplicação dos questionários durante o dia, pela manhã, quando era fim de semana, e nos finais de tarde, quando era um dia útil. Na verdade, essa escolha foi estratégica, pois no fim de semana os moradores são mais acessíveis pela manhã. Nos dias úteis, entretanto, como a maioria dos residentes trabalha, estuda ou realiza compras em horário comercial, eles são mais acessíveis no final do dia. Os dados coletados foram então analisados para identificar tendências e as necessidades específicas de mobilidade dos residentes.

Para completar a análise, foram feitas viagens reais nos bairros estudados usando vários meios de transporte identificados nos questionários, o que denominamos de percursos simulados. Essas rotas foram simuladas e registradas usando o aplicativo Strava ou Google Maps, no sentido de medir as distâncias, os tempos de viagem e as condições encontradas, de maneira georreferenciada. Essa etapa possibilitou a validação das informações coletadas e a obtenção de dados concretos sobre as possibilidades de mobilidade por parte da população residente nos bairros selecionados.

Com relação a essa frente metodológica, vale mencionar as pesquisas já realizadas por Caiafa (2002), que entrevistou moradores do Rio de Janeiro sobre seus deslocamentos diários de ônibus, e por Jesus, Catelan e Calixto (2022), que trabalharam os padrões de deslocamento em ambientes metropolitanos e não metropolitanos. Em ambas as abordagens, fica clara a importância de compreender os itinerários e as jornadas dos

moradores da cidade em suas práticas espaciais diárias. No entanto, no contexto desta pesquisa, optamos por adaptar o procedimento de acompanhamento de percursos para simplificá-lo e ajustá-la ao contexto do pesquisador. Considerando que a dificuldade que ainda tenho com o idioma poderia dificultar os diálogos durante o acompanhamento dos moradores em seus deslocamentos, assim como a dificuldade em conseguir obter contatos que pudessem efetivamente aceitar contribuir com esse tipo de procedimento. Dessa forma, decidimos realizar alguns percursos, considerando-se itinerários com base nos cinco bairros analisados em direção a diferentes áreas da cidade, sobretudo o centro e o terminal central, utilizando-se de diferentes meios de transporte. A ideia foi, portanto, simular possíveis percursos que os moradores dos cinco bairros escolhidos realizem no âmbito de suas práticas cotidianas.

Assim, nestes percursos, tomamos como base um ponto de partida a ser definido em cada um dos bairros em direção ao centro e, a partir daí, fizemos viagens usando diferentes modos: a pé, de bicicleta, de moto (própria/mototáxi), de carro (próprio/táxi ou aplicativos) e de ônibus (transporte público). Para cada modo, foram coletadas informações sobre a rota, a distância, o custo, o tempo e as condições de viagem. Também foi possível mapear essas rotas usando o GPS do celular a partir dos aplicativos já mencionados.

Estamos cientes de que esse procedimento pode ter limitações, pois não levará em conta as situações reais em que as pessoas viajam. No entanto, com base nessas rotas simuladas, pretendemos demonstrar aspectos relacionados, por exemplo, à distância, ao tempo e ao custo de deslocamento a partir desses diferentes bairros periféricos, o que pode fornecer elementos para análises comparativas e contextualizar as dificuldades de mobilidade encontradas pelos moradores desses bairros.

4 ESTUDO DA MOBILIDADE URBANA EM ITUIUTABA

Ituiutaba-MG passou por uma expressiva expansão territorial de sua área urbana ao longo dos últimos anos, sobretudo quando consideramos a produção de conjuntos habitacionais por meio do Programa Minha Casa Minha Vida (Miyazaki, 2018 e Moreira, 2024). Essa realidade visível gera grandes desafios em termos de mobilidade, especialmente para a população de baixa renda residentes nas áreas periféricas mais distantes do centro e dos demais equipamentos e serviços urbanos. A expansão ordenada, o desenvolvimento da infraestrutura e o planejamento dos deslocamentos e viagem são essenciais para garantir a coesão social e a igualdade de acesso aos serviços e equipamentos na cidade.

Sendo assim, este capítulo analisa a mobilidade urbana em Ituiutaba a partir de algumas perspectivas que são complementares. Em primeiro lugar, a ênfase é colocada no plano de mobilidade urbana de Ituiutaba, que é uma seção que explora a estrutura institucional e as iniciativas tomadas pelas autoridades locais para gerenciar os desafios associados à mobilidade. Em seguida, é feita uma análise aprofundada dos percursos, pensado como itinerários simulados, o que nos permite entender como os habitantes dos diferentes bairros se deslocam diariamente. Outra seção importante deste capítulo concentra-se nos questionários realizados com os moradores dos bairros periféricos de Ituiutaba em relação às suas práticas diárias e fluxos de viagem, a maioria dos quais converge para o centro da cidade. Por fim, com base nos dados analisados nas seções anteriores, uma última seção foi criada para demonstrar como essas informações contribuem para o debate sobre a fragmentação socioespacial quando sabemos como a dinâmica da mobilidade pode reforçar ou atenuar as desigualdades entre os bairros.

4.1 Mobilidade urbana em Ituiutaba e no contexto nacional

Já estava previsto na Constituição Federal de 1988 do Brasil, especificamente no inciso XX do artigo 21, que a questão dos deslocamentos das pessoas constitui um elemento-chave no desenvolvimento urbano (Ministério das Cidades, 2014). No entanto, foi necessário esperar até 2012, ou seja, 24 anos após a promulgação da Constituição, para a elaboração da Lei n. 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Essa lei, que regulamenta a política de mobilidade urbana em nível nacional, também estabelece diretrizes para a legislação local sobre o tema. Assim, para

responder aos desafios impostos pelo crescimento urbano e pelo aumento da demanda por transporte no município de Ituiutaba, foi instituído, em 2017, o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, por meio da Lei n. 4.507.

Esse plano, que se constitui em um importante instrumento de planejamento urbano sob uma perspectiva de sustentabilidade, procurou direcionar a política municipal de mobilidade urbana. O caráter global de desenvolvimento sustentável e inclusivo desse plano é assim definido:

A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana de forma a viabilizar a melhoria dos deslocamentos sem comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente, devendo observar os seguintes princípios:

I - Acessibilidade, como forma de acesso seguro e democrático à cidade pelos cidadãos;

II - Segurança, que deve ser garantida nos diversos modos de deslocamentos, os quais devem ser realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco;

III - Eficiência, para que o uso dos diferentes modos de transporte, seja racionalizado e otimizado com a finalidade de incentivar a utilização do mais adequado;

IV - Qualidade de vida, para preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental (Ituiutaba, 2017. Capítulo I, Art. 4º).

Assim, a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ituiutaba busca conciliar o desenvolvimento sustentável e melhoria dos deslocamentos urbanos, no sentido de garantir qualidade de vida e preservação do meio ambiente. Ela se baseia em quatro princípios fundamentais: a acessibilidade, que garante um acesso seguro e equitativo à cidade para todos os cidadãos; a segurança, com o objetivo de minimizar os riscos associados a todos os modos de transporte; a eficiência, promovida pela racionalização e otimização do uso dos diferentes meios de transporte; e, por fim, a qualidade de vida, assegurada pela preservação dos espaços públicos, redução dos tempos de deslocamento e da poluição.

Quando se considera o conteúdo deste plano, fica clara a proposta de uma abordagem integrada e equilibrada da mobilidade urbana, buscando atender às necessidades dos habitantes enquanto respeita os imperativos ambientais e sociais. No entanto, a questão que se coloca é: este plano tem sido efetivamente aplicado na realidade de Ituiutaba? Se sim, a sua aplicação é perceptível na realidade?

4.2 Ituiutaba/MG (2024): caracterização e análise do transporte público urbano

O transporte público urbano (TPU) desempenha um papel essencial na mobilidade cotidiana dos habitantes de Ituiutaba, especialmente para os moradores de bairros periféricos, que, em certa medida, dependem desses serviços para acessar as áreas centrais da cidade e os equipamentos essenciais. Entre as iniciativas recentes voltadas à melhoria da acessibilidade e da qualidade do transporte coletivo, destaca-se o programa “Busão do Povo”. Lançado em julho de 2023 pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade (SEMTTRAM), o programa “Busão do Povo” foi instituído pela Lei nº 5.094, de 5 de julho de 2023. De acordo com esta lei, os usuários do transporte público urbano têm acesso gratuito a todas as linhas de ônibus dentro do município, conforme estipulado no Art. 1º da referida lei (Ituiutaba, 2023). Considerando as diretrizes descritas no Art. 30 dessa mesma lei, o programa municipal “Busão do Povo” está em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba, instituído pela Lei nº 4.507, em seu Art. 40 (Ituiutaba, 2017).

Tanto o programa mencionado quanto o Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba preconizam aspectos relacionados às questões sociais, econômicas e de sustentabilidade que devem ser consideradas no âmbito da mobilidade urbana. Nesse sentido, observa-se:

A implementação da tarifa zero representa uma mudança significativa no sistema de transporte público, tornando-o mais acessível e inclusivo para todos os cidadãos. Com essa medida, espera-se que mais pessoas optem pelo transporte coletivo, reduzindo o número de veículos particulares nas ruas, diminuindo os congestionamentos e contribuindo para uma cidade mais sustentável e ecologicamente consciente (Câmara Municipal De Ituiutaba, 2023, apud, Moreira, 2024, p. 54).

A implementação da tarifa zero no sistema de transporte público é de grande relevância, dado o seu potencial para impactar a mobilidade urbana em termos de acessibilidade e inclusão. O transporte coletivo gratuito representa uma medida capaz de incentivar um número maior de pessoas a optarem por abandonar os veículos particulares, promovendo práticas ecologicamente mais sustentáveis, além de proporcionar acesso ao serviço pela população de baixa renda.

De acordo com a Prefeitura de Ituiutaba (2024), o antigo sistema de transporte público urbano enfrentava problemas relacionados à longa duração dos trajetos, uma vez que as linhas atravessavam a cidade de um extremo ao outro. Em contrapartida, o novo sistema “Busão do Povo”, segundo a prefeitura, reduziu significativamente o tempo de viagem e abrange quase a totalidade dos bairros da cidade. O quadro a seguir apresenta 10 linhas existentes, juntamente com os bairros atendidos por esse serviço.

Quadro 1: Ituiutaba/MG: As linhas de ônibus e os bairros atendidos (até fev. de 2024)

Linhas de onibus	Bairros Atendidos
LINHA 01 - Nadime Derze - Terminal Central	Bairros Buritis, Nadime Derze I, Nadime Derze II, Santa Edwiges, Boa Esperança, Portal do Cerrado, Canaã I, Canaã II, Residencial Inocência Franco, Universitário, Novo Horizonte e Centro
LINHA 02 - Gardênia - Terminal Central	Ipiranga, Maria Vilela, Drummond I, Drummond II, Drummond III, Bela Vista, Gardênia, Paranaíba, Santo Antônio, São José, Progresso e Centro.
LINHA 03 - Satélite Andradina - Terminal Central	Satélite Andradina, Alvorada, Setor Norte, Centro e Terminal Central
LINHA 04 - Lagoa Azul II - Terminal Central	Lagoa Azul II, Cidade Jardim, Jardim Copacabana, Camilo Chaves, Sol Nascente I, Sol Nascente II, Guimarães, Marta Helena, Platina e Centro.
LINHA 05 - Novo Tempo II - Terminal Central	Carlos Dias Leite, Novo Tempo II, Jardim Jamila, Pirapitinga, Setor Sul (AV.31) e Centro
LINHA 06 - Nova Ituiutaba - Terminal Central	Nova Ituiutaba I, Nova Ituiutaba II, Nova Ituiutaba III, Nova Ituiutaba IV, Tupã, Santa Maria, Elândia, Setor Sul, Independência, Carvalho e Centro
LINHA 07 - Junqueira - Terminal Central	Gilca Vilela Cancela, Brasil, Alcides Junqueira, Eldorado, Jardim do Rosario, Camargo e Centro
LINHA 08 - Natal - Terminal Central	Natal, Novo Tempo I e Centro
LINHA 09 - Baduy - Nova Ituiutaba - Terminal CENTRAL	Baduy, Nova Ituiutaba I, Nova Ituiutaba II, Nova Ituiutaba III, Nova Ituiutaba IV, Independência, Setor Sul e Centro.
LINHA 10 - Jardim Europa 2 - Terminal Central	Jardim Europa II, Jardim Europa I, Jardim Estados Unidos, Sol Nascente, Platina, Centro

Fonte: SEMTTRAM, Prefeitura Municipal de Ituiutaba, 2024. Org: Joanes Colas, 2024.

Ainda de acordo com o quadro, observa-se uma recorrência frequente do bairro Centro nos trajetos e deslocamentos realizados utilizando o transporte público. Tal fato se deve, conforme destacado por Roberto Lobato Corrêa (2005), à concentração, no centro da cidade, das principais atividades e infraestruturas essenciais. Conforme já demonstrado por alguns estudos (Souza e Miyazaki, 2013; Moreira e Oliveira, 2018; Santos e Miyazaki, 2024), Ituiutaba apresenta alta concentração de seus estabelecimentos comerciais e de serviços na sua área central, demonstrando uma estrutura predominantemente monocêntrica.

No contexto de Ituiutaba, essa concentração de serviços no centro cria uma forte atração dos deslocamentos em sua direção, tornando o bairro Centro um ponto praticamente obrigatório para a maioria das pessoas. Como evidenciado nos percursos a serem analisados neste estudo, essa centralização impõe desafios consideráveis aos moradores das áreas periféricas, que precisam percorrer maiores distâncias para acessar serviços essenciais, frequentemente às custas de tempo e recursos significativos. Essa realidade de desigualdade no acesso, sobretudo no que se refere à distância e tempo, pode contribuir para aspectos ligados à segregação ou mesmo fragmentação socioespacial. Dessa forma, a situação de Ituiutaba ilustra claramente a importância de se pensar também sobre a distribuição de serviços e equipamentos urbanos, principalmente frente à intensificação do processo de expansão territorial da cidade e ampliação das distâncias. Ao mesmo tempo, ações no sentido de promover uma mobilidade mais equilibrada e sustentável no ambiente urbano são fundamentais. Ainda que o município conte com um sistema de tarifa zero, há restrição de horários e atendimento aos finais de semana, por exemplo.

4.3 Apresentação, análise e interpretação dos resultados da pesquisa

Os resultados deste estudo sobre a mobilidade urbana dos moradores dos bairros periféricos da cidade de Ituiutaba baseiam-se em dois eixos principais: os deslocamentos realizados utilizando diferentes modais de transporte e os levantamentos realizados por meio de questionários em relação à mobilidade dos moradores dos bairros analisados. Com base nestas informações, sobretudo os percursos, espera-se que os mapas que serão produzidos a partir desses trajetos permitam ilustrar e analisar a distribuição geográfica dos itinerários percorridos, destacando as condições de mobilidade dos moradores de cada bairro.

Ao mesmo tempo, os dados recolhidos através de questionários oferecem um conjunto de informações mais detalhados. Esses resultados buscam oferecer uma base

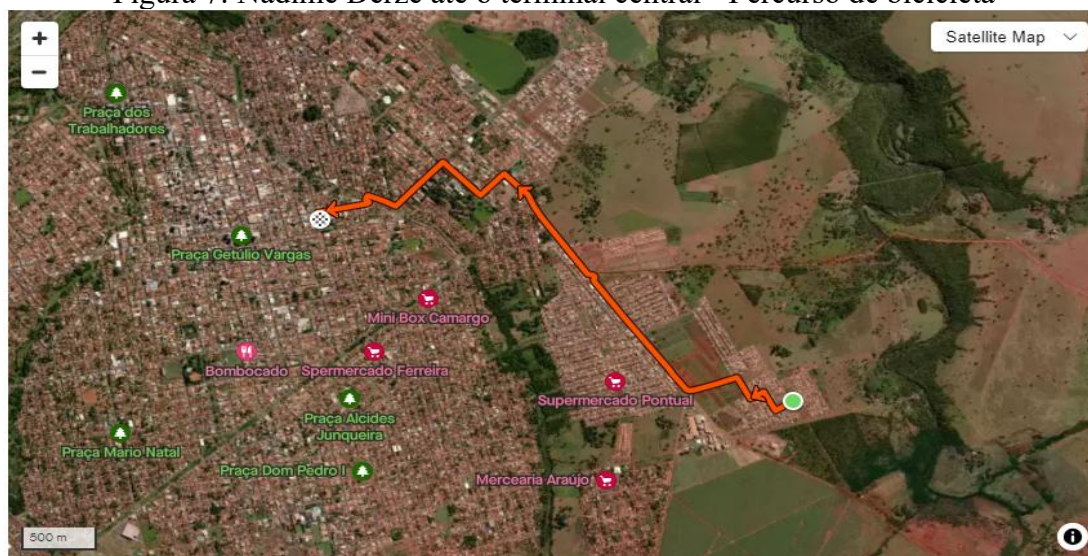
importante para uma melhor compreensão da dinâmica da mobilidade nas áreas periféricas de Ituiutaba, especificamente para os bairros escolhidos, ao mesmo tempo que estabelecem as bases para análises mais aprofundadas nas seções subsequentes.

4.3.1 Mapas dos trajetos realizados (bicicleta, carro, moto, ônibus e a pé) – Julho de 2024

Nesta parte do trabalho focaremos na análise dos percursos realizados na cidade de Ituiutaba, conforme descrito nos procedimentos metodológicos, contemplando diferentes ligações entre os bairros estudados e a área central, seja em relação à praça Cônego Ângelo ou o Terminal Central. Vale lembrar que os percursos aqui apresentados foram realizados em um período de cinco dias, distribuídos ao longo de dois meses diferentes. Para simular as rotas, foram utilizados os meios de transporte mais comuns: carro, ônibus, moto, bicicleta e a pé. O principal objetivo dessas rotas foi simular os itinerários diários dos moradores de cinco bairros periféricos do PMCMV e analisar a dinâmica da mobilidade urbana usando dados coletados pelo aplicativo *Strava*. Essa ferramenta, comumente utilizada para acompanhar atividades esportivas, permitiu coletar informações precisas sobre tempo, distância percorrida, velocidade média e variações de altitude para cada meio de transporte utilizado.

Após a realização de cada um dos percursos, foi produzido uma representação espacial do trajeto, acompanhando de uma série de observações, conforme veremos ao longo deste item. Iniciamos pela Figura 7, referente ao percurso entre o bairro Nadime Derza Jorge até o terminal central, neste caso, realizado de bicicleta.

Figura 7: Nadime Derze até o terminal central - Percurso de bicicleta



Fonte: Trabalho do campo, 2024.

Este percurso de bicicleta foi realizado pela manhã. A distância percorrida foi de 4,58 km, percorrido em cerca de 19 minutos. A viagem transcorreu sem intercorrências, sem acidentes ou engarrafamentos. No entanto, foram encontrados obstáculos imprevistos, nomeadamente ligados ao estacionamento desordenado de automóveis e à presença de detritos em alguns pontos das ruas e passeios. Ainda, vale ressaltar que neste percurso não há ciclovia.

A Figura 8, por sua vez, representa o mesmo percurso, porém, desta vez, realizado a pé. Neste caso, o problema da segurança ao pedestre foi claramente visível na medida em que não só os passeios estão, na sua maioria, desordenados, como também o mau estacionamento dos automóveis deixa a desejar.

Figura 8: Nadime Derze Jorge até o terminal central - Percurso a pé



Fonte: Trabalho do campo, 2024.

O percurso foi muito demorado, com uma distância de 3,19 km realizado em 44 minutos. Observou-se a ausência de calçadas, além de uma infraestrutura inadequada, caracterizada por calçadas estreitas e malconservadas, o que torna a caminhada desconfortável e até mesmo perigosa. O trajeto também incluiu uma área, de certa forma,

“deserta”, sem ocupação urbana, o que a torna perigosa em determinados horários, conforme pode se verificar na Figura 9.

Figura 9: Vista de um trecho do percurso realizado a pé, do bairro Nadime Derze Jorge ao Terminar Central, ainda não ocupado



Fonte: Trabalho de Campo, julho 2024.

Outro percurso realizado entre o terminal central e o bairro Nadime Derze Jorge está representando na Figura 10 e, desta vez, foi realizado de ônibus do transporte público. Neste ponto, é importante mencionar que a Prefeitura Municipal de Ituiutaba implementou, a partir de 2023, o projeto “Busão do Povo”, que se constitui na implantação da tarifa zero para o transporte coletivo público municipal. O referido programa foi instituído pela Lei Municipal nº 5.094, de 5 de julho de 2023, e entrou em funcionamento no dia 10 de julho de 2023. Desde então, os moradores de Ituiutaba passaram a contar com o transporte público coletivo de maneira gratuita, fato que impactou significativamente na mobilidade urbana em Ituiutaba.

O percurso foi tranquilo e rápido, percorrendo uma distância de 4,93 km em 15 minutos. Porém, a espera pela chegada do ônibus ao terminal demorou 28 minutos (Figura 11). Poucos passageiros utilizavam o ônibus no horário em que este percurso foi realizado, por volta das 9 horas da manhã. Tal situação se deve muito provavelmente pelo horário e sentido do itinerário (terminal – bairro), uma vez que os maiores volumes de passageiros estejam associados aos horários de deslocamento dos trabalhadores pela manhã (no sentido bairro-terminal) e final da tarde (no sentido terminal-bairro). Ainda, vale ressaltar a relação cordial entre motorista e passageiros verificada na ocasião. Pela

circunstância verificada, alguns passageiros conheciam o motorista e conversaram, muitas vezes em tom de brincadeira, ao longo do caminho.

Figura 10: Terminal central até o bairro Nadime Derze Jorge - Percurso de ônibus



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2024.

Figura 11: Espera do ônibus para o bairro Nadime Derze Jorge no Terminal Central

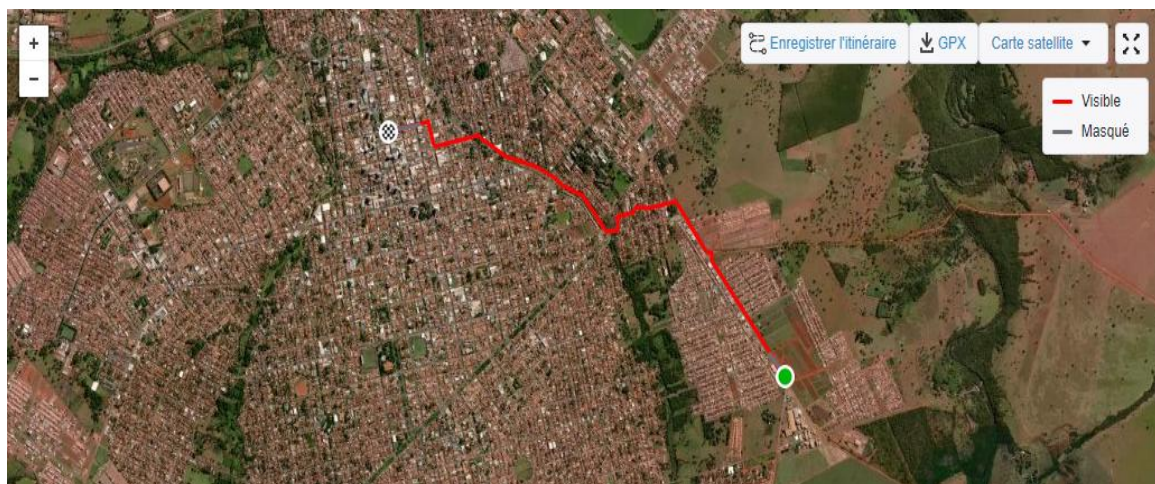


Fonte: Trabalho de campo, julho de 2024.

Já a Figura 12 apresenta o percurso realizado entre o bairro Nadime Derze Jorge até o centro da cidade (Praça Cônego Ângelo), porém, desta vez, de motocicleta, especificamente de mototáxi. O percurso foi realizado à tarde e transcorreu tranquilamente. No entanto, é difícil encontrar profissionais mototaxistas no bairro e, por

isso, foi necessário ligar para os números de telefone divulgados nos postes de energia elétrica do bairro, até conseguir um profissional disponível. A distância percorrida foi de 4,22 km, completada em 7 minutos e 52 segundos, tendo custado 10 reais. Não houve nenhum incidente durante o trajeto, embora tenha se observado situações de risco, uma vez que as motocicletas compartilham o mesmo caminho que veículos mais pesados.

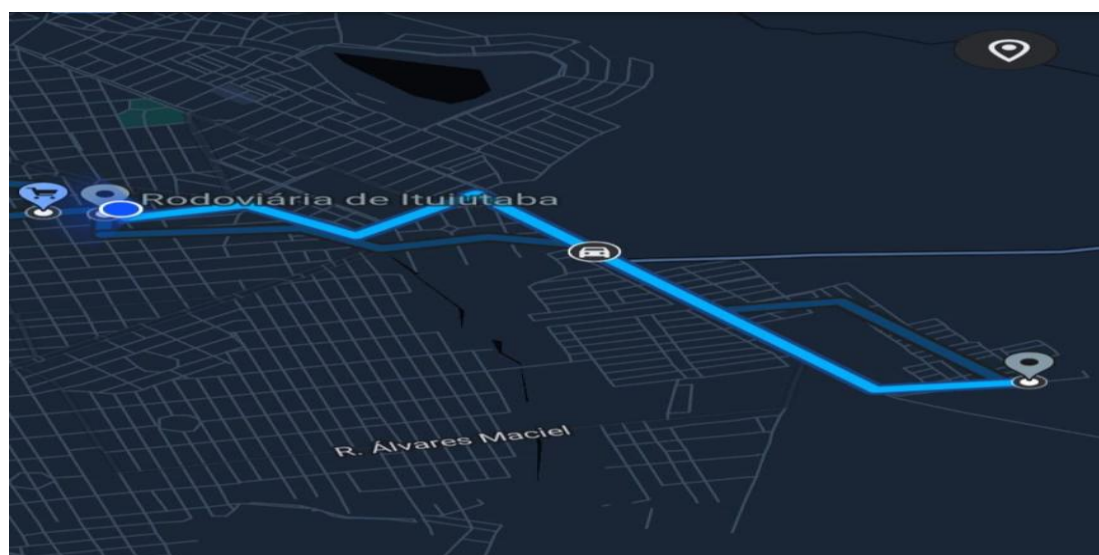
Figura 12: Nadime Derze Jorge até o terminal central - Percurso de motocicleta



Fonte: Trabalho do campo, 2024.

Por fim, ainda em relação ao bairro Nadime Derze Jorge, foi realizado um percurso de carro (Figura 13). A duração da viagem foi de aproximadamente 4 minutos e, de maneira geral, foi tranquila, pois o trânsito estava livre e tranquilo no horário.

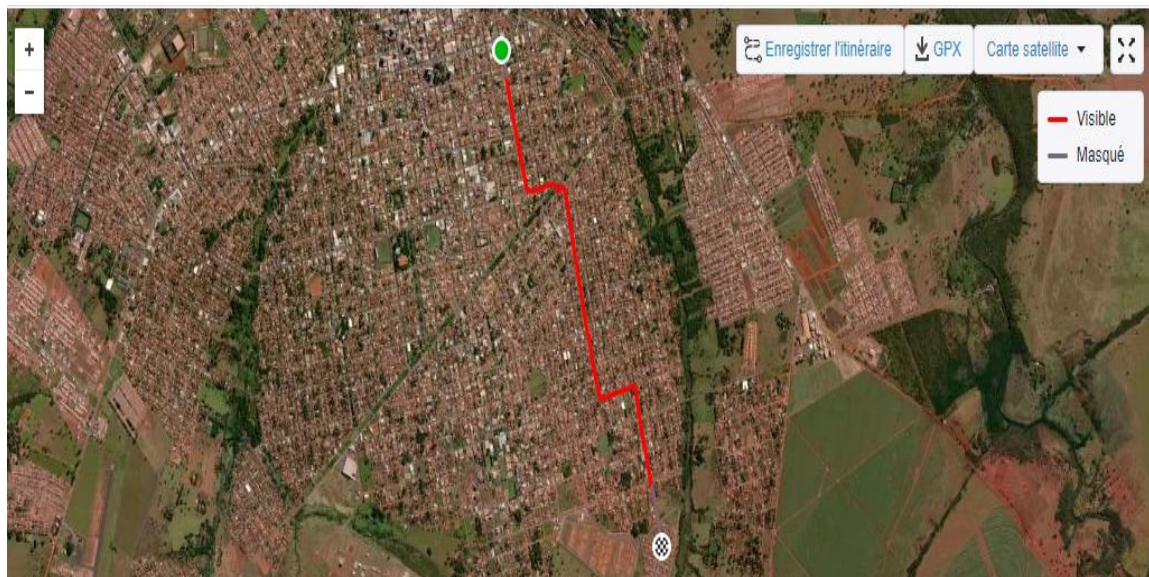
Figura 13: Nadime Derze Jorge até o terminal central - percurso de carro



Fonte: Trabalho do campo, 2024.

Já a Figura 14 representa um percurso entre o terminal central e o bairro Gilca Vilela Cancela, utilizando-se de mototáxi.

Figura 14: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de moto



Fonte: Trabalho do campo, 2024.

Este percurso percorreu uma distância de 3,56 km pela manhã, com duração total de 8 minutos, a um custo de 10 reais. Para iniciar a viagem, foi preciso ligar para um mototaxista por meio de contato telefônico e foi preciso aguardar por cerca de 16 minutos pela sua chegada. Durante a viagem, constatou-se que os mototaxistas se organizam, muitas vezes de maneira informal, e criam um grupo para atender as demandas, inclusive por meio da criação de um ponto de espera/estacionamento ao lado do terminal central (Figura 15).

Figura 15: Ponto de espera de mototáxi ao lado do terminal central



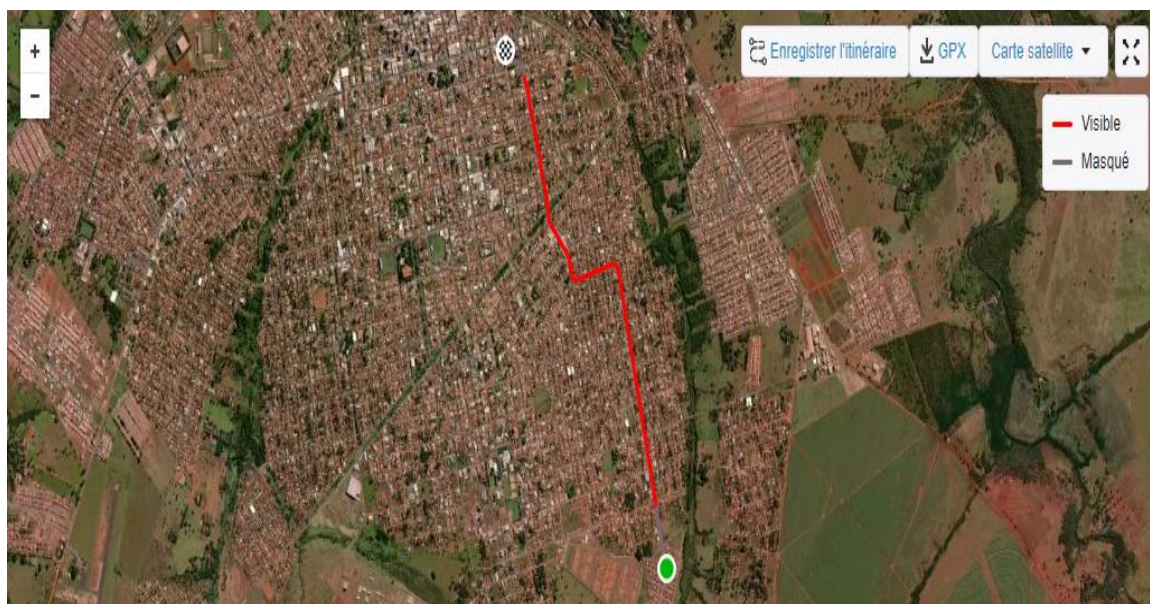
Fonte: Trabalho do campo, 2024.

Em algumas situações, há mototaxistas disponíveis no ponto. Em outras situações, é preciso acioná-los por telefone. Segundo o mototaxista que realizou este percurso, o ponto de espera é de um proprietário. Para ter acesso, o motorista deve se cadastrar em um grupo e pagar uma taxa diária de 20 reais para utilizar o espaço. Já o passageiro, ao chegar ao estacionamento, poderá utilizar um telefone disponibilizado no local, com os contatos de todos os mototaxistas integrantes do grupo. Assim, os mototaxistas são acionados por telefone, quando nenhum deles esteja no local.

Ainda em relação ao percurso realizado de mototáxi para o bairro Gilca Vilela Cancela, notou-se a ausência de semáforos nos cruzamentos, o que, de um lado, permitiu maior agilidade no deslocamento, porém, de outro, transmitiu certa insegurança em alguns momentos.

Outro percurso contemplando o bairro Gilca Vilela Cancela foi realizado a pé, partindo do terminal central (Figura 16). O percurso, realizado numa manhã de fim de semana, contemplou uma distância de 3,46 km em 51 minutos. Ao longo do trajeto, verificou-se muitas situações de calçadas estreitas e malconservadas, com obstáculos que obrigavam os pedestres a caminharem pela rua, dividindo espaço com os automóveis.

Figura 16: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de pé



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

O mesmo percurso também foi realizado utilizando o transporte público (Figura 17). Após esperar cerca de 30 minutos pela chegada do ônibus, completei o percurso de 7,29 km em 23 minutos. Essa distância relativamente longa se deve ao fato de o ônibus,

inicialmente, partindo do terminal central, seguir em direção ao centro da cidade para, novamente, retornar ao terminal e, só então, seguir rumo ao bairro Gilca Vilela Cancela. Neste caso, o horário do percurso, 17h20, corresponde a um momento do dia em que o número de passageiros é relativamente elevado (final do horário comercial e retorno dos trabalhadores e consumidores para os bairros). Ainda, vale lembrar que a diferença de altitude neste percurso foi de 99 metros.

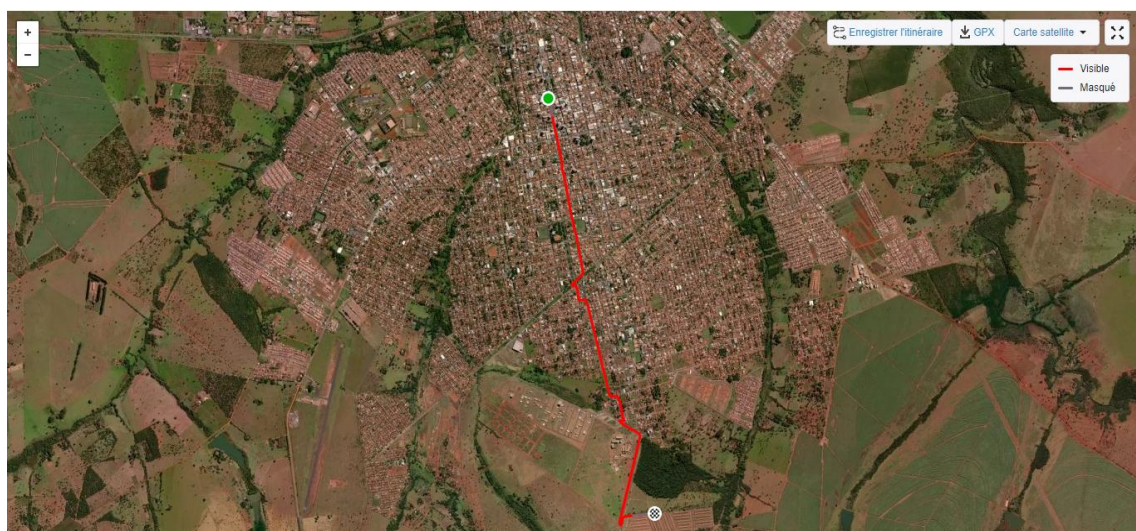
Figura 17: Terminal central até o Bairro Gilca Vilela Cancela - Percurso de ônibus



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

A figura 18, por sua vez, corresponde a um percurso realizado do centro da cidade (Praça Cônego Ângelo) até o bairro Nova Ituiutaba, desta vez, realizado de bicicleta.

Figura 18: Praça Cônego Ângelo até o Bairro nova Ituiutaba - Percurso de bicicleta

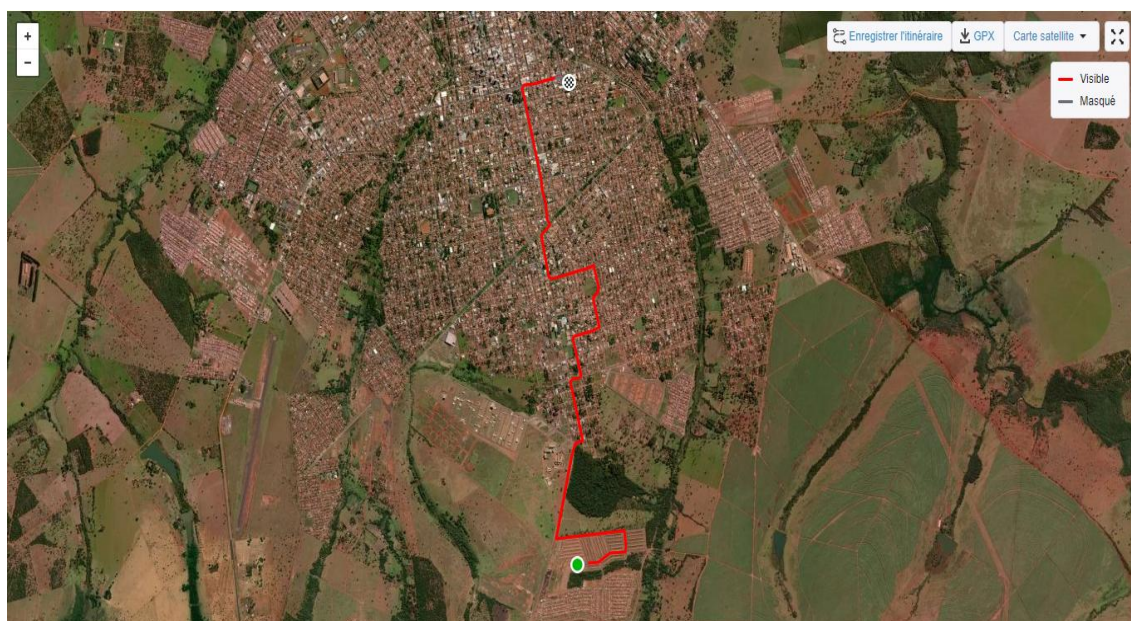


Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

O percurso contemplou uma distância de 4,48 km e durou cerca de 33 minutos. A diferença de altitude, ao longo do trajeto, foi de 93 metros, o que o tornou a viagem cansativa devido à topografia da cidade. Além disso, o percurso passou por uma área considerada perigosa para pedestres e ciclistas, principalmente à noite, devido à ausência de casas próximas, correspondente ao trecho da avenida que dá acesso ao bairro quando corta a área do campus da UFU, de um lado, e o parque do Goiabal, do outro. O risco de acidentes para os ciclistas também é muito alto neste trecho, sobretudo diante da alta velocidade dos automóveis. Por fim, a falta de áreas de descanso com sombra para amenizar o calor aumentou o desconforto da viagem em alguns trechos.

Já a Figura 19 apresenta o percurso realizado do bairro Nova Ituiutaba até o terminal central, utilizando-se do transporte público coletivo.

Figura 19: Bairro nova Ituiutaba até a praça da prefeitura - Percurso de ônibus



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2024.

Essa viagem de ônibus percorreu 7,23 km e foi realizada em 20 minutos. Às 18h40, havia pouquíssimas pessoas utilizando o transporte, justamente em decorrência do horário, quando os maiores fluxos se dão no sentido contrário (centro-bairro). Embora o ônibus estivesse quase vazio ao sair do Bairro Nova Ituiutaba, muitas paradas foram feitas ao longo do percurso, em diferentes bairros, nos quais novos passageiros embarcaram. Em suma, foi uma viagem tranquila, sem nenhum tipo de incidente.

Ainda em relação ao bairro Nova Ituiutaba, foi realizado um percurso de carro, partindo do bairro em direção ao centro, mais especificamente à praça Cônego Ângelo (Figura 20). O trajeto percorreu uma distância de 6,15 km, com duração de aproximadamente 12 minutos. Algumas dificuldades foram encontradas, como a ausência de semáforo em alguns cruzamentos movimentados, além da dificuldade de encontrar vaga para estacionamento da área central.

Figura 20: Bairro nova Ituiutaba até a praça da prefeitura - Percurso de carro



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

Também foi realizado um percurso a pé do bairro Nova Ituiutaba até o centro da cidade, no caso, a praça Getúlio Vargas (Figura 21).

Figura 21: Bairro nova Ituiutaba até a praça Getúlio Vargas - Percurso de pé



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

O percurso abrangeu uma distância de 4,57 km e levou 61 minutos. Durante a caminhada, foram observados diversos fatores que contribuem para um ambiente de mobilidade urbana inseguro. Primeiramente, o risco de acidentes é muito alto devido às condições das calçadas, malconservadas, estreitas e mesmo inexistentes, assim como pelos obstáculos criados pelo estacionamento desordenado de veículos. Além disso, alguns cruzamentos sem a sinalização adequada expõem os pedestres a um risco maior de acidentes. Ademais, há uma clara falta de áreas com sombra ou locais para descanso, o que torna a experiência de caminhar menos confortável. A acessibilidade é outra questão relevante, pois pessoas com carrinhos de bebê, cadeiras de rodas ou outros dispositivos de mobilidade encontram dificuldades devido a calçadas inadequadas e declives acentuados.

Já em relação ao bairro Dr. Marcondes Bernardes, a Figura 22 apresenta o percurso realizado de motocicleta, partindo do terminal central, com uma distância de 5,26 km, levando 10 minutos para ser concluído. A viagem ocorreu às 12h17, quando as ruas do centro estavam bastante movimentadas, resultando em pequenos pontos de congestionamento. Antes de iniciar o trajeto, foi realizado um contato telefônico com o mototaxista e esperei cerca de 20 minutos pela sua chegada. Durante a viagem, o motorista ignorou os semáforos em alguns momentos, o que transmitiu insegurança e aumentou o risco de um acidente.

Figura 22: Terminal central até o Bairro Dr. Marcondes Bernardes - Percurso de moto



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

A figura 23, por sua vez, também mostra o percurso realizado do terminal central até o bairro Dr. Marcondes Bernardes, porém, desta vez, de ônibus. A viagem percorreu uma distância de 6,70 km com duração de 27 minutos. Iniciei o trajeto por volta das 18h30, e a viagem foi marcada pela presença de muitos passageiros. Apesar de ter passado 12 minutos aguardando o ônibus, foi uma viagem tranquila, sem nenhum incidente no percurso. No entanto, ao chegar ao bairro, às 19 horas, não consegui encontrar uma opção de transporte para voltar ao centro.

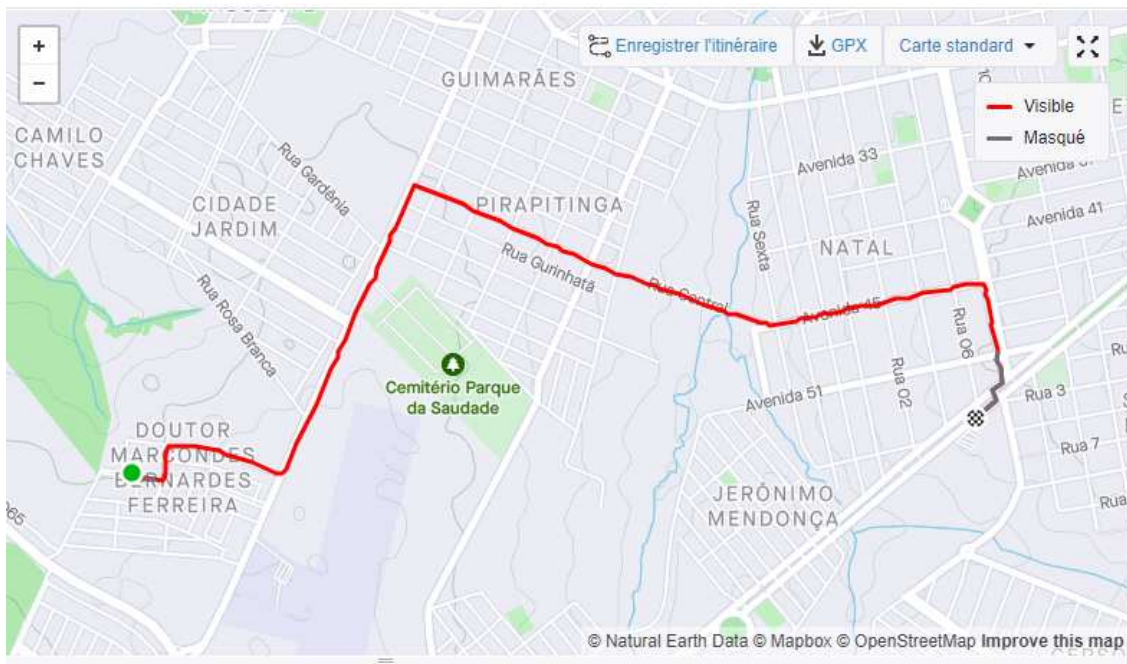
Figura 23: Terminal central até o bairro Dr. Marcondes Bernardes - percurso de ônibus



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

Ainda em relação ao bairro Dr. Marcondes Bernardes, foi realizado também um percurso a pé (Figura 24), desta vez, partindo do bairro em direção ao Supermercado MartMinas, um dos destinos apontados como local de consumo procurado pelos moradores e que está fora da área central.

Figura 24: Bairro Dr. Marcondes Bernardes até o supermercado MartMinas - percurso a pé

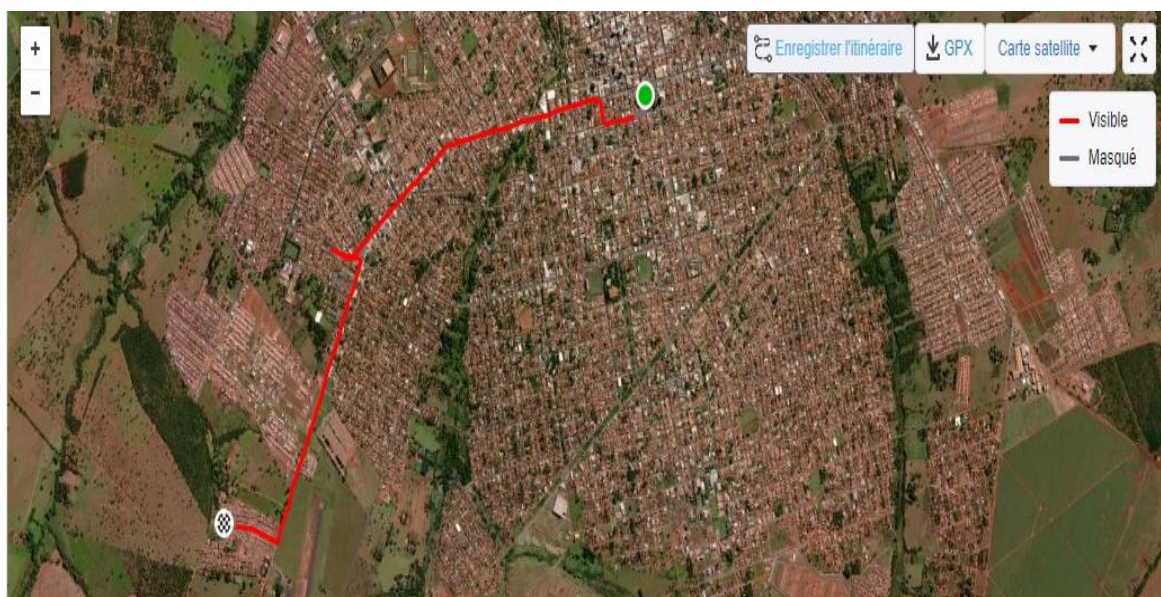


Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

Esse percurso a pé levou 39 minutos. Durante o trajeto, enfrentamos vários problemas relacionados às condições climáticas, como a exposição direta ao calor, que tornava a caminhada desagradável devido à falta de abrigo e sombra em vários momentos. A escassez de áreas sombreadas e locais para descanso, somada à presença de calçadas estreitas e malconservadas e falta de sinalização dificultaram ainda mais a caminhada. Além disso, durante este percurso, registramos um acidente de motocicleta.

Na figura 25, por sua vez, é possível verificar o percurso realizado entre o bairro Dr. Marcondes Bernardes até o centro da cidade (Praça Getúlio Vargas), desta vez, de bicicleta. O trajeto percorreu uma distância de 5,29 km e durou aproximadamente ____ minutos. A experiência foi cansativa devido à alta temperatura e à topografia da cidade cuja oscilação de altitude, durante o percurso, foi de até 60 metros. Observamos que neste percurso não há ciclovia, obrigando os ciclistas a compartilhar a via com veículos motorizados. Além disso, notamos problemas em relação à sinalização. Em algumas áreas, os ciclistas também eram obrigados a dividir as calçadas com os pedestres, o que aumentava o risco e perigo, além da dificuldade de encontrar vagas de estacionamento seguras para as bicicletas.

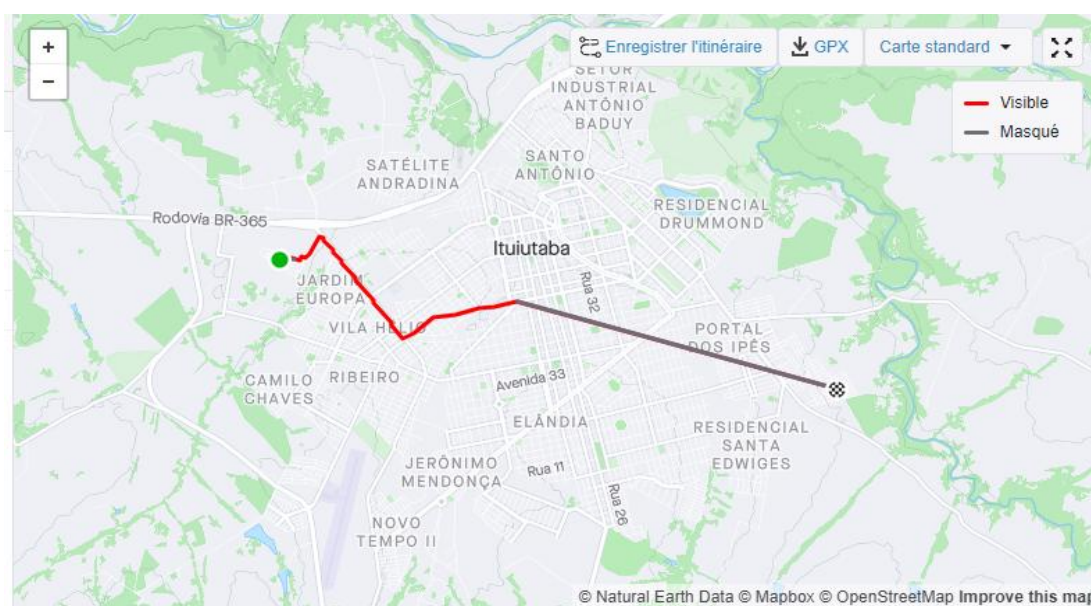
Figura 25: Bairro Dr. Marcondes Bernardes até a praça Getúlio Vargas - Percurso de bicicleta



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

Também foram realizados alguns percursos contemplando o bairro Jardim Europa II. A Figura 26 apresenta o trajeto que foi percorrido do bairro até centro da cidade. Neste caso, cabe ressaltar que houve um erro no GPS durante a utilização do aplicativo e, por isso, a figura apresenta uma falha no trajeto final, porém, não prejudica a visualização geral do percurso.

Figura 26: Jardim Europa II até o centro - percurso de pé



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

A caminhada de 4,20 km levou 56 minutos. Durante o percurso, foram observados diversos problemas de infraestrutura que afetam a segurança e o conforto dos pedestres, tais como: calçadas estreitas e degradadas (obrigando, várias vezes, os pedestres a caminhar sobre a rua); obstáculos físicos (foram identificadas áreas de obras que bloqueiam as calçadas, além de carros estacionados nas calçadas, forçando os pedestres a andarem na rua), aumentando o risco de acidentes; condições ambientais, em decorrência da falta de áreas com sombra ou abrigos para local de descanso, tornando a caminhada desconfortável.

Já a Figura 27 apresenta o trajeto realizado de ônibus do bairro Jardim Europa II até o centro da cidade (Praça Cônego Ângelo). O percurso teve uma extensão de 5,99 km e durou 15 minutos. Às 9h51, apenas uma pessoa do bairro entrou no ônibus, que estava praticamente vazio. Não houve nenhum incidente durante o percurso. O desembarque se deu no ponto de ônibus mais próximo à Praça Cônego Ângelo, mais especificamente em frente ao edifício do Banco do Brasil. Trata-se de um dos pontos de ônibus mais frequentados do centro, onde as pessoas de diversos destinos estão em trânsito. Ainda assim, não há abrigo e nem assentos neste ponto de ônibus, fazendo com que os usuários fiquem expostos ao sol e à chuva, além de improvisarem um pequeno muro do próprio edifício do Banco do Brasil como bancos (Figura 28).

Figura 27: Jardim Europa II até o centro (Praça Cônego Ângelo) - Percurso de ônibus



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

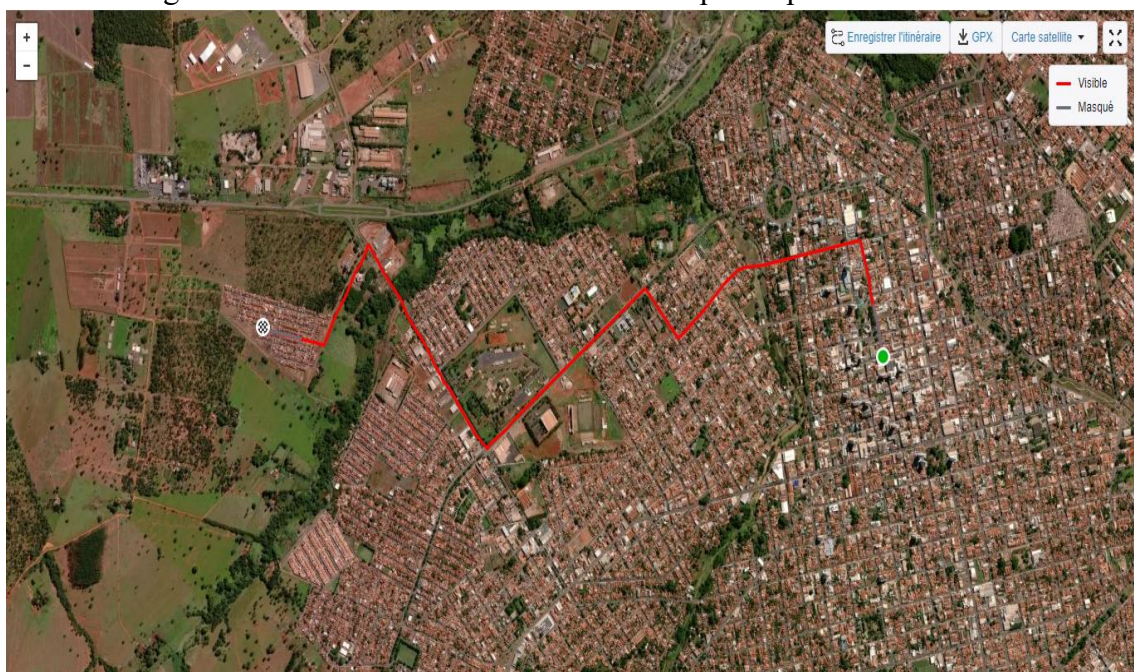
Figura 28: Ponto de ônibus no centro da cidade, próximo à Praça Cônego Ângelo



Fonte: Trabalho do campo, julho de 2024.

Ainda em relação ao bairro Jardim Europa II, foram realizados também mais dois percursos, sendo um de motocicleta (Figura 29) e outro de carro (Figura 30). No primeiro caso, o percurso de quase 5 quilômetros levou pouco menos que 10 minutos e transcorreu de maneira tranquila. No início do percurso, por cruzar a área central, a viagem foi mais lenta, em decorrência do trânsito e dos semáforos. Já no caso do percurso feito de carro, partindo do Jardim Europa II, também foi rápido, percorrendo 4,6 quilômetros em cerca de 8 minutos.

Figura 29: Terminal central até Jardim Europa II - percurso de moto



Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2024.

Figura 30: Jardim Europa II até a praça da prefeitura - percurso de carro



Fonte : Trabalho do campo, julho de 2024.

Tendo em vista os percursos realizados, organizamos o Quadro 2, com uma síntese das principais informações de cada uma das viagens.

Quadro 2: Síntese das informações relativas aos percursos realizados

Ponto de partida	Ponto de chegada	Modo de transporte	Distância/km	Tempo/min.	Desnível/m
B. Dr Macondes	T. central	Moto	5,26	10	40
T.central	B. Dr Macondes	Ônibus	6,70	16	86
B. Dr Macondes	M. Mart minas	A pé	4,01	38	55
B. Dr Macondes	Praça Getúlio Vargas	Bicicleta	5,29	33	70
Nova Ituiutaba	Praça da Prefeitura	Carro	6,15	12	23
Nova Ituiutaba	Praça Getúlio	A Pé	4,57	83	28
Praça da Prefeitura	Nova Ituiutaba	Bicicleta	5,48	33	93
B. Nova Ituiutaba	T.central	Ônibus	7,23	19	63
B. Gilca Vilela	T. central	A pé	3,46	51	24
T. central	B. Gilca Vilela	Moto	3,56	8	59
B. Gilca Vilela	T. central	Ônibus	5,06	14	70
B. Nadime Derze	T.central	Bicicleta	4,58	19	32

B. Nadime Derze	Praça da Prefeitura	Moto	4,22	8	Não aferido
T. central	B. Nadime Derze	Ônibus	4,93	15	84
B. Nadime Derze	T.central	A pé	3,19	44	34
B. Jardim Europa II	Praça Getúlio	A pé	4,20	56	61
Centro	Jardim Europa II	Moto	4,87	9	99
Jardim Europa II	Praça da Prefeitura	Ônibus	5,99	15	84
Jardim Europa II	Praça da Prefeitura	Carro	4,60	8	71

Fonte: Trabalho do Campo, Julho 2024. Org: Joanes Colas, 2024.

Para além das características já elucidadas ao longo da análise das representações cartográficas de cada um dos percursos, o quadro síntese permite visualizar a diversidade de modais utilizados (a pé, motocicleta, bicicleta, automóvel e ônibus) para percorrer trajetos variados ligando os bairros estudados às áreas do Centro da cidade. Embora sejam trajetos aleatórios, nota-se que ao contemplarmos os bairros periféricos produzidos pelo Programa Minha Casa Minha Vida, as distâncias a serem percorridas são expressivas para uma cidade do porte de Ituiutaba, superando 5, 6 e até 7 quilômetros. Para além do forte calor, característico do clima local, associado à pouca arborização e desnível expressivo em alguns trajetos, demandam muito esforço nos percursos realizados a pé em distâncias maiores. Ainda que Ituiutaba conte com um sistema de “tarifa zero” no transporte público, este apresenta limitações quanto à disponibilidade de horários e atendimento aos finais de semana, conforme já ressaltado.

Ainda em relação às informações contidas no Quadro 2, vale ressaltar outros aspectos referentes aos percursos, tendo em vista os pontos de partida e chegada, modos de transporte, distâncias, tempos de trajetos e as diferenças topográficas quanto ao enfrentamento de ladeiras e aclives. Tais aspectos serão explorados no próximo subitem.

4.3.2 Os diferentes meios de transporte utilizados: eficácia e limitações

Quando observamos os percursos elencados nesta pesquisa, é possível notar diferenças importantes quando se consideram os distintos meios de transporte que os cidadãos utilizam. A seguir, elencamos alguns aspectos de cada um destes meios de transporte.

Motocicletas: as viagens de motocicleta têm velocidades maiores, o que resulta em menor tempo de deslocamento. Além da maior velocidade desenvolvida pelas motocicletas, destaca-se o fato destes veículos conseguirem se deslocar com maior facilidade no trânsito, inclusive transitando entre os automóveis em situações de pequenos engarrafamentos. Por exemplo, a viagem do bairro Dr. Macondes Bernardes para o Terminal Central percorre 5,26 quilômetros em 10 minutos, resultando em uma velocidade média de cerca de 31,6 km/h. Da mesma forma, a viagem do Centro para o Jardim Europa II percorre 4,87 km em 9 minutos, ou cerca de 32,5 km/h. Esses números mostram claramente que a motocicleta é um meio de transporte rápido para distâncias urbanas moderadas. Associado ao menor custo (seja quanto aos serviços de transporte – como o mototáxi – ou mesmo para adquirir e manter uma motocicleta), a maior agilidade proporcionada por este meio pode ser vista como causas do expressivo aumento de mais de 140% no número de motocicletas entre 2005 e 2014 no município de Ituiutaba (Araujo Silva, Venceslau e Alves Neto, 2017). Além disso, esses autores destacam o fato de que na área central, assim como em outros bairros periféricos, o risco de acidentes para os usuários do modo de transporte “moto” é mais evidente.

Carro: A viagem a partir do bairro Nova Ituiutaba até a Praça da Prefeitura percorre 6,15 km em 12 minutos, o que corresponde a uma velocidade média de 30,75 km/h. Isso sugere que o carro oferece eficiência comparável à da motocicleta em distâncias semelhantes, porém, com maior segurança e conforto, sobretudo quando consideramos as condições climáticas (no caso de chuva, vento, calor excessivo etc.), bem como a possibilidade de transportar bagagem (por exemplo, compras de supermercado) ou mais passageiros para compartilhar o veículo.

Ônibus: as viagens de ônibus contemplam os deslocamentos mais demorados, com velocidades médias mais baixas. Por exemplo, a viagem do Terminal Central para o bairro Dr. Macondes Bernardes percorre 6,70 km em 16 minutos, resultando em uma velocidade média de cerca de 25,1 km/h. Da mesma forma, a viagem do bairro Nova Ituiutaba para o Terminal Central percorre 7,23 km em 19 minutos, ou cerca de 22,8 km/h. Essas velocidades refletem não só a menor velocidade desenvolvida pelos ônibus, como também as paradas frequentes típicas do transporte público urbano.

Bicicleta: As rotas de bicicleta representam os deslocamentos com maior tempo de duração, uma vez que as velocidades médias são mais baixas. Por exemplo, a viagem do bairro Dr. Macondes Bernardes até a Praça Getúlio Vargas percorre 5,29 km em 33 minutos, resultando em uma velocidade média de cerca de 9,6 km/h. A viagem da Praça

da Prefeitura até o bairro Nova Ituiutaba percorre 5,48 km em 33 minutos, ou seja, uma velocidade média de cerca de 10 km/h. Essas velocidades são condizentes com as características da circulação por meio de bicicletas. Vale ressaltar que embora a bicicleta apresente menor velocidade em comparação a outros meios de transporte urbano, ela constitui uma alternativa ecologicamente sustentável e socialmente inclusiva, contribuindo para a redução de emissões, o uso racional do espaço e a promoção da saúde e da convivência nas cidades.

A pé: Este modal de deslocamento constitui-se no que apresenta os maiores tempos de deslocamento em decorrência da menor velocidade média, que variou de 4 a 6 km/h. Por exemplo, a rota do bairro Dr. Macondes Bernardes para o supermercado Mart Minas percorre 4,01 km em 38 minutos, resultando em uma velocidade média de cerca de 6,3 km/h. A viagem do bairro Gilca Vilela Cancela para o Terminal Central, por exemplo, percorreu 3,46 km em 51 minutos, ou aproximadamente 4,1 km/h. Essas variações ocorrem em decorrência das condições de caminhada, eventuais paradas e mesmo as condições topográficas. Somente a título de exemplo, em áreas urbanas com maiores desníveis de altitude, o esforço físico exigido dos pedestres aumenta, o que tende a reduzir sua velocidade média e ampliar o tempo de deslocamento. Ou ainda, condições topográficas desfavoráveis podem impactar na escolha das rotas e, eventualmente, ampliar as distâncias e o tempo de deslocamento.

4.3.3 Impacto da topografia (diferença na altitude) nos percursos

Conforme mencionado no final do item anterior, condições topográficas que apresentam grandes desníveis de altitude, por exemplo, demanda maior esforço físico dos pedestres, impactando na velocidade média e, consequentemente, no tempo dos deslocamentos ou mesmo na escolha das rotas. Tal situação é bem mais representativo para os deslocamentos não motorizados, como a pé e de bicicleta, uma vez que as condições topográficas impactam diretamente nas condições de mobilidade das pessoas. Por exemplo, a viagem a pé do bairro Nova Ituiutaba até a Praça Getúlio, no centro da cidade, percorre 4,57 km em 83 minutos, necessitando que o pedestre supere uma declividade de 28 metros, o que impacta significativamente no maior tempo de viagem (e de esforço físico). Da mesma forma, a viagem de bicicleta da Praça da Prefeitura, também no centro, para o bairro Nova Ituiutaba, no extremo sul, tem uma diferença de altitude de

93 metros em 5,48 km, resultando em um tempo de 33 minutos, sugerindo um esforço maior devido à elevação.

4.3.4 Comparação dos tempos de viagem para distâncias semelhantes

Para distâncias próximas a 5 km, os tempos de viagem variam consideravelmente dependendo do modo de transporte. Por exemplo, a viagem de motocicleta do bairro Dr. Macondes Bernardes ao Terminal Central (5,26 km) leva 10 minutos, enquanto a mesma viagem, quando realizada de ônibus, leva 16 minutos percorrendo 6,1 km, em decorrência das particularidades da rota pré-definida pelo transporte público e as paradas necessárias ao longo do percurso. A pé, uma distância de 4,01 km, como do bairro Dr. Macondes Bernardes, no extremo sudoeste da cidade, até o Supermercado Mart Minas leva 38 minutos. Essas diferenças destacam o impacto significativo da escolha do modo de transporte no tempo de viagem.

Em conclusão, essa análise destaca a importância de considerar distâncias, tempos de viagem, variações topográficas e modos de transporte para entender e melhorar a mobilidade urbana. As informações levantadas ao longo desta pesquisa fornecem uma base importante para identificar as especificidades resultantes da combinação destes elementos nos percursos em áreas urbanas. À luz de Gehl (2013), em seu livro intitulado “Cidades para pessoas”, uma cidade viva é aquela que não apenas tem espaço suficiente para se movimentar, mas também permite que os usuários tenham contato direto com a sociedade ao seu redor (Gehl, 2013, p.63). Dito isso, o espaço público deve ser usado de forma inclusiva e confortável, independentemente do nível econômico e social dos usuários.

4.3.5 Os deslocamentos dos moradores periféricos de Ituiutaba: breve análise a partir de ferramentas de mobilidade urbana

Em vista dos dados referentes aos deslocamentos da periferia de Ituiutaba, podemos afirmar que a mobilidade urbana nessa cidade apresenta desafios significativos para os moradores das áreas periféricas, que frequentemente enfrentam longos deslocamentos para acessar serviços essenciais, oportunidades de trabalho e educação. Então, a qualidade e disponibilidade do transporte público, a infraestrutura viária e as condições socioeconômicas desses moradores influenciam diretamente seus trajetos

diários, tornando o deslocamento um fator determinante na dinâmica urbana da cidade. A partir do uso de ferramentas de mobilidade(planos de mobilidade urbana).

Com vistas ao desenvolvimento urbano sustentável, os meios de transporte não motorizados fazem parte da lógica de uma mobilidade urbana mais amigável ao meio ambiente. Conforme já apresentado, tanto em nível nacional (Política Nacional de Mobilidade Urbana) quanto em nível municipal (Plano de Mobilidade Urbana de Ituiutaba), a circulação do pedestre e do ciclista é enfatizado como alternativas importantes. Até mesmo a lei complementar de 13 de julho de 2018, que instituiu a revisão do Plano Diretor Integrado do município de Ituiutaba, enfatiza a promoção de meios não motorizados, especialmente em seu artigo 61, que diz o seguinte:

O poder executivo observará as seguintes diretrizes e ações em relação aos pedestres e modais não motorizados:

- Incentivar o uso do transporte por bicicleta, conforme artigo 19 da lei municipal 4.507 de 6 de julho de 2017;
- Implantar ciclovias compartilhadas em vias de baixo tráfego de pedestres;
- Priorizar a implantação das ciclovias estabelecidas na lei municipal 4.507 de 6 de julho de 2017 ...(Prefeitura de Ituiutaba, 2018, Cap. II, Seção II, Art 61).

Porém, de nada adianta em enfatizar a relevância destes modais se não forem criadas as condições para que se incentive a circulação a pé e por meio de bicicletas. Observou-se que há uma grande discrepância entre os problemas enfrentados por pedestres e ciclistas e o que está previsto na legislação. Enquanto calçadas adequadas incentivam a circulação a pé, assim como a oferta de ciclovias promove a mobilidade urbana sustentável (Arana e Barretto, 2024), a realidade de pedestres e ciclistas, principalmente nas áreas periféricas de Ituiutaba, está longe de ser um fator de incentivo ao uso desses meios de transporte não motorizados. Por isso, podemos dizer que tanto a infraestrutura quanto sua gestão têm uma influência considerável na mobilidade urbana. Cabe, portanto, aos órgãos responsáveis promover um desenvolvimento urbano que leve em conta as diretrizes disponíveis nos diversos instrumentos legais relativos à mobilidade.

Já quanto às experiências de mobilidade entre o transporte público (“Busão do povo”) e o carro particular no contexto de Ituiutaba nos permitiram identificar diferenças relevantes. Essas diferenças podem ser observadas, sobretudo, nas vantagens, limitações e desafios específicos de cada modo de transporte, principalmente em termos de tempo de viagem, conforto, segurança e acessibilidade.

Por um lado, o transporte por ônibus apresenta baixa ocupação fora dos horários de pico, mas uma alta frequência de paradas para pegar passageiros em diferentes bairros. No Quadro 2, independentemente da área considerada, os passageiros passam mais tempo no ônibus do que no carro particular. Isso ocorre porque não apenas as rotas de ônibus são mais longas (o que está ligado ao objetivo de alcançar o maior número possível de bairros), mas também porque as várias paradas feitas de um momento para o outro são um aspecto significativo para os passageiros. Por outro lado, o uso de carros particulares, embora mais rápido, também apresenta desafios de infraestrutura, como a falta de sinalização e ausência de semáforos em alguns pontos, assim como a dificuldade de estacionamento no centro da cidade. De fato, a falta de semáforos em alguns cruzamentos mais movimentados durante apresenta risco tanto para os motoristas quanto para os pedestres e ciclistas.

Em termos de perspectivas, em Ituiutaba, a organização dos fluxos entre o centro e os bairros periféricos deve ajudar a reduzir a dependência do carro e, ao mesmo tempo, garantir que as viagens de ônibus sejam mais rápidas e eficientes. Em outras palavras, os fluxos nos bairros periféricos devem ser objeto de um planejamento urbano que otimize as viagens de transporte público e a gestão da infraestrutura para carros.

Cabe ressaltar ainda que, nos bairros periféricos, a mobilidade urbana reflete as tensões entre a informalidade e a necessidade de mobilidade. O caso do bairro Gilca Vilela Cancela ilustra essa dualidade por meio dos mototáxis. Essas duas dimensões revelam questões de governança urbana e equidade social para os habitantes dessas áreas. Os mototáxis devem ser vistos como uma solução informal, mas estruturada e consolidada para atender a demanda dessa população. De fato, esse tipo de serviço é caracterizado por uma organização quase institucional. Conforme evidenciado, em Ituiutaba, alguns mototaxistas se organizam em grupos para pagar uma taxa diária para acessar a área de estacionamento, que é administrada por um proprietário particular. Esse modelo destaca um híbrido entre informalidade e as estratégias de mercado para ampliarem sua atuação. Para os passageiros do bairro Gilca Vilela Cancela, assim como para os de outros bairros, o acesso a esses serviços é simplificado graças a um telefone disponibilizado no local, que contém os contatos dos mototáxis. Esse sistema compensa as limitações do transporte público. Entretanto, ele levanta questões de regulamentação e proteção social para os motoristas, que geralmente não têm direitos e estão expostos a condições de trabalho precárias, bem como em relação à segurança dos passageiros

(quanto à manutenção e fiscalização das condições da frota). Portanto, a regulamentação desse setor seria um bom passo em direção a uma solução mais justa e sustentável.

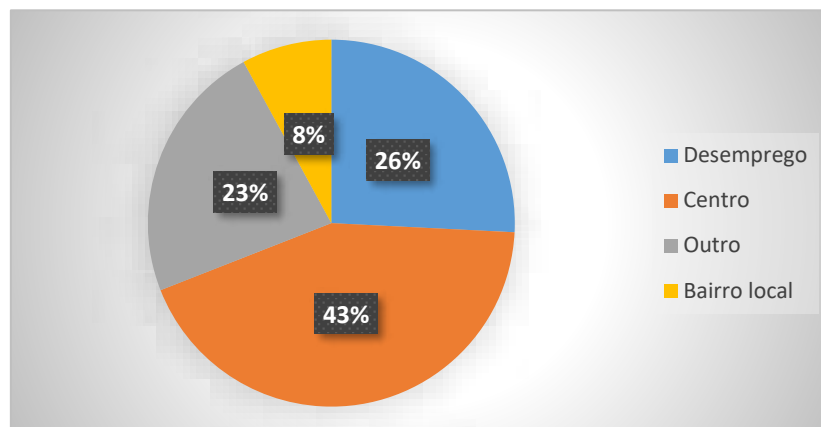
4.4 Apresentação, análise e discussão dos resultados dos questionários

Nesta parte do trabalho enfatizamos os resultados obtidos a partir da aplicação dos questionários junto à uma amostra dos moradores dos conjuntos habitacionais escolhidos para esta pesquisa. Conforme já delineado anteriormente, no capítulo específico sobre os procedimentos metodológicos, os bairros analisados totalizaram 3.738 domicílios, o que demandou uma amostra de 252 questionários que, por sua vez, foram distribuídos proporcionalmente de acordo com o número de domicílios em cada bairro: 26 no Jardim Europa II, 16 no Residencial Dr. Marcondes Bernardes, 122 no Nova Ituiutaba, 26 no Gilca Vilela Cancelli e 62 no Nadime Derze Jorge.

Por meio do questionário, buscou-se levantar algumas características socioeconômicas dos moradores. Tal tarefa se fez necessário uma vez que estes bairros não existiam na ocasião do Censo Demográfico do IBGE de 2010, que se constitui no levantamento mais completo disponível até o momento. Infelizmente o IBGE ainda não disponibilizou dados detalhados, como de renda, por exemplo, referente ao Censo Demográfico de 2022, até o momento da finalização deste trabalho. Ainda assim o questionário contemplou aspectos que vão além daqueles que costumam ser disponibilizados pelos censos, tais como trabalho, deslocamento, principais destinos, motivos etc.

Inicialmente, apresentamos as informações relativas ao local de trabalho dos moradores. Os resultados mostram uma alta concentração de atividades profissionais no centro da cidade. De acordo com a figura 31, 43% dos entrevistados afirmam que seu local de trabalho é no centro da cidade. Essa proporção reflete o papel central do centro da cidade nas atividades econômicas e profissionais da população. Entretanto, 26% dos entrevistados afirmaram não trabalhar, o que pode indicar uma proporção significativa de pessoas desempregadas ou inativas (estudantes, aposentados etc.). Outros 23% não especificaram seu local de trabalho, o que complica a interpretação geral dos dados. Por fim, apenas 8% dos entrevistados trabalham em sua vizinhança local, o que provavelmente indica uma falta de oportunidades de trabalho em áreas mais afastadas. A figura a seguir ilustra a distribuição dos locais de trabalho para todos os bairros abarcados pela pesquisa que realizamos.

Figura 31: Representação percentual dos entrevistados por local de trabalho



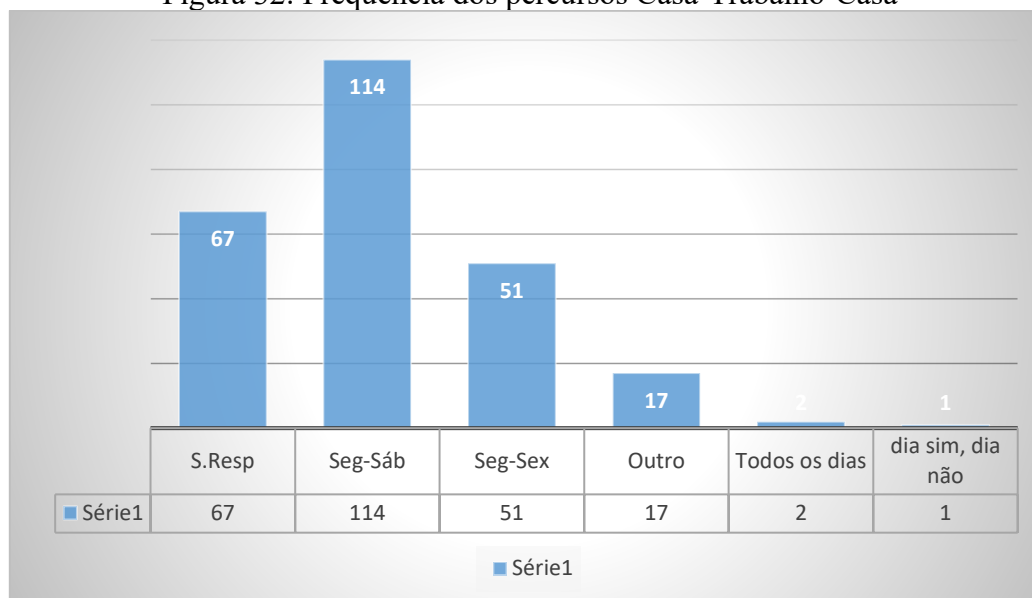
Fonte: Trabalho do campo, 2024 – Org. Joanes Colas

A predominância do centro da cidade como local de trabalho destaca a importância dos deslocamentos na vida cotidiana das pessoas que vivem em áreas periféricas. A baixa porcentagem de pessoas que trabalham localmente levanta a questão da inadequação das infraestruturas econômicas ou das oportunidades de emprego nessas áreas, o que poderia aumentar sua dependência do transporte para acessar o centro da cidade.

Já em relação à frequência dos deslocamentos para trabalho, os resultados mostram uma grande variação: 45,23% dos entrevistados viajam para o trabalho de segunda a sábado, que é a maioria dos casos; 20,23% trabalham de segunda a sexta-feira; 0,79% trabalham todos os dias; uma proporção significativa, 26,5%, não respondeu a essa pergunta, e 6,74% não especificaram nada ou pertenciam a “outras” categorias.

Esses números, portanto, sugerem a relevância destes deslocamentos na vida cotidiana destes moradores, uma vez que são praticamente diárias, ocupando de cinco a seis dias da semana. No entanto, a porcentagem relativamente alta de não respostas ou de respostas não especificadas (33,24% no total) pode refletir dificuldades na categorização de determinadas situações de trabalho, como empregos informais ou inseguros, em que as horas de trabalho são frequentemente irregulares. Veja na figura 32 a seguir os dados sobre a frequência de viagens relacionadas ao trabalho.

Figura 32: Frequência dos percursos Casa-Trabalho-Casa

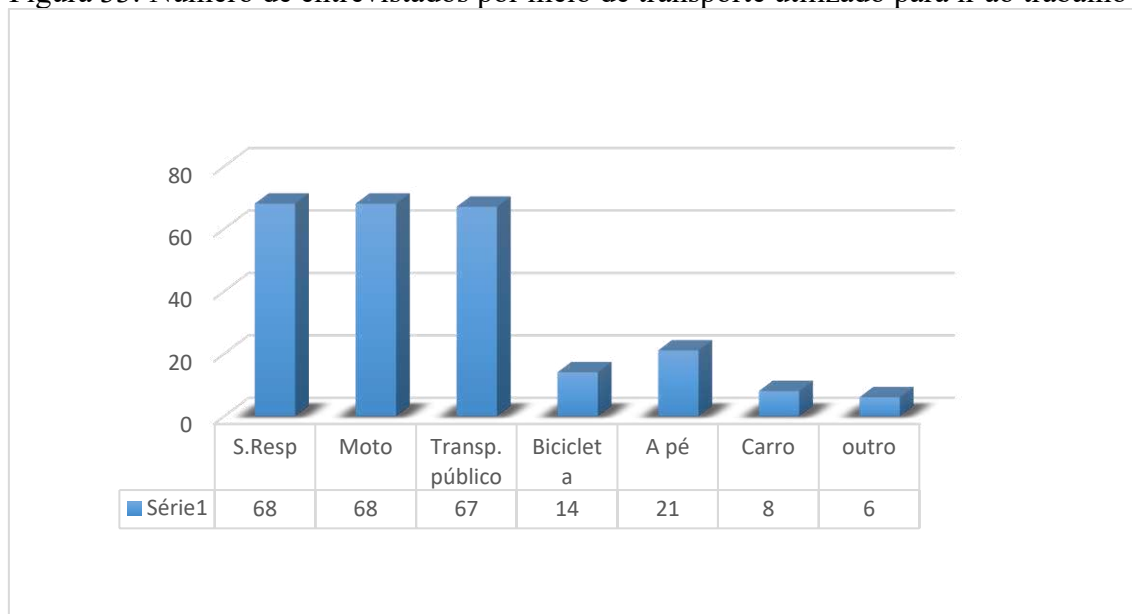


Fonte: Trabalho do Campo – Org. Joanes Colas

Já quanto aos meios de transporte declarados (Figura 33), os resultados mostram uma distribuição relativamente equilibrada entre aqueles que utilizam motocicleta e transporte público, representando cada um 26,98% dos entrevistados. Além disso, a mesma percentagem (26,98%) dos entrevistados não respondeu à pergunta. Os demais modais, como a pé, bicicleta e carro correspondem a uma menor participação.

Esses dados destacam a dependência destes moradores dos bairros periféricos analisados em relação ao transporte público (gratuito em decorrência da tarifa zero) motocicletas (cujo custo é mais baixo quando comparado, por exemplo, ao automóvel). Ainda, a combinação entre o uso do transporte público e de meios alternativos como a motocicleta é necessária diante dos aspectos já mencionados quanto à limitação de horários e atendimento aos finais de semana pelos ônibus. Entretanto, como vimos, há opções sem custo e com menor impacto ambiental, como andar a pé e de bicicletas, mas estes modais são pouco utilizados muito provavelmente por conta dos elementos já destacados: calor excessivo, calçadas malcuidadas, ausência de ciclovias, desnível expressivo quanto à topografia, entre outros, associado à falta de incentivo e fiscalização por parte do poder público.

Figura 33: Número de entrevistados por meio de transporte utilizado para ir ao trabalho



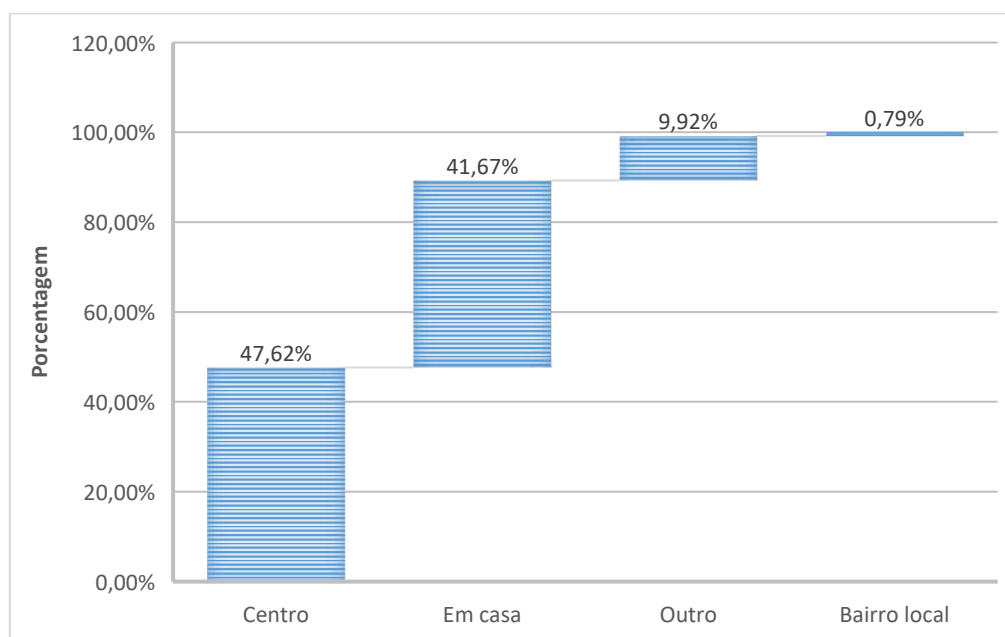
Fonte: Trabalho de Campo – Org. Joanes Colas, 2024.

Esses resultados destacam pelo menos três aspectos das práticas de mobilidade dos residentes dos bairros periféricos: primeiro, um alto grau de centralização das atividades profissionais no centro da cidade; segundo, uma alta frequência de viagens casa-trabalho, a maioria das quais se estende por seis dias por semana; e terceiro, uma notável dependência de motocicletas e do transporte público.

Já quanto aos principais destinos dos moradores para lazer, os resultados dos questionários revelam informações importantes sobre as práticas e a mobilidade dos cidadãos dos bairros periféricos analisados. Esses dados proporcionam uma melhor compreensão das restrições enfrentadas por esses moradores, bem como de suas estratégias de acesso a atividades de lazer.

As respostas mostram que 47,62% dos moradores vão ao centro da cidade para suas atividades de lazer, confirmando mais uma vez o papel do Centro da cidade como principal ponto de atração. No entanto, 41,67% dos entrevistados dizem que ficam em casa nos fins de semana, citando o alto custo da viagem e a quase total ausência de transporte público durante esse período como os principais motivos. Uma pequena porcentagem (9,92%) diz que frequenta outros lugares sem especificá-los, enquanto menos de 1% encontra opções de lazer em sua vizinhança. Vejamos a figura a seguir.

Figura 34: Principais locais de lazer frequentados pelos moradores dos bairros estudados



Fonte: Trabalho de Campo – Org. Joanes Colas, 2024.

Esses números refletem a quase inexistência de instalações de lazer nas áreas periféricas analisadas, exacerbada pelas barreiras financeiras e pela baixa acessibilidade ao transporte. Além disso, como uma grande proporção desses residentes não sai para se divertir e fica em casa, há motivos para falar em imobilidade urbana. A falta de locais de convívio social, de reuniões sociais ou religiosas, de celebrações que expressem um sentimento compartilhado de pertencimento, pode levar inclusive à falta de solidariedade entre os vizinhos.

Nas áreas periféricas, as instalações de lazer, quando existem, geralmente são caracterizadas pelo improvisado, por sua falta de atratividade e baixo nível de uso (Figura 35). Esses locais, geralmente mal equipados e com manutenção precária, têm dificuldade para atender às necessidades dos residentes em termos de atividades recreativas e sociais. Diante dessa realidade, alguns membros das comunidades locais estão tomando a iniciativa de criar suas próprias áreas de lazer adaptadas às suas necessidades. Um exemplo marcante é um campo de futebol improvisado no bairro Jardim Europa II. No entanto, esse espaço (Figura 36) testemunha a criatividade dos moradores locais, que estão buscando compensar a falta de infraestrutura pública criando seus próprios espaços de lazer onde jovens e adultos possam se reunir e recrear.

Figura 35: O estado de uma área de lazer no Bairro Nadime Derze



Fonte : Trabalho de Campo, 2024.

Figura 36: Iniciativa para construir um campo de futebol improvisado

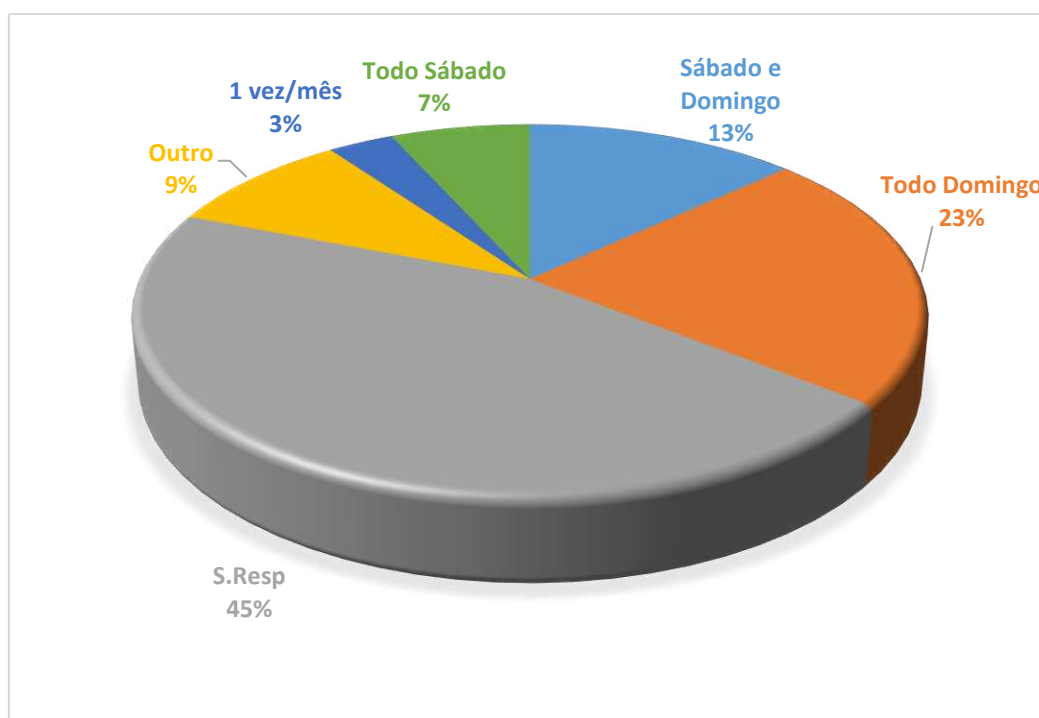


Fonte: Trabalho de Campo, 2024.

Ainda, a ausência de espaços de lazer nestes bairros reforça a necessidade de deslocamentos para aqueles que podem fazê-lo, geralmente em direção ao centro da cidade, reforçando ainda mais os trajetos bairro-centro.

Em termos de frequência de saídas para atividades de lazer, os números também chamam nossa atenção. Cerca de 43% dos entrevistados não responderam a essa pergunta, o que pode refletir a falta de interesse em atividades de lazer ou restrições econômicas e logísticas que limitam essas viagens. Dos que responderam, 23% saem todos os domingos, 13% aos sábados e domingos, 7% somente aos sábados, 3% uma vez por mês e 9% indicaram outras frequências. A figura 37 a seguir resume todas essas informações.

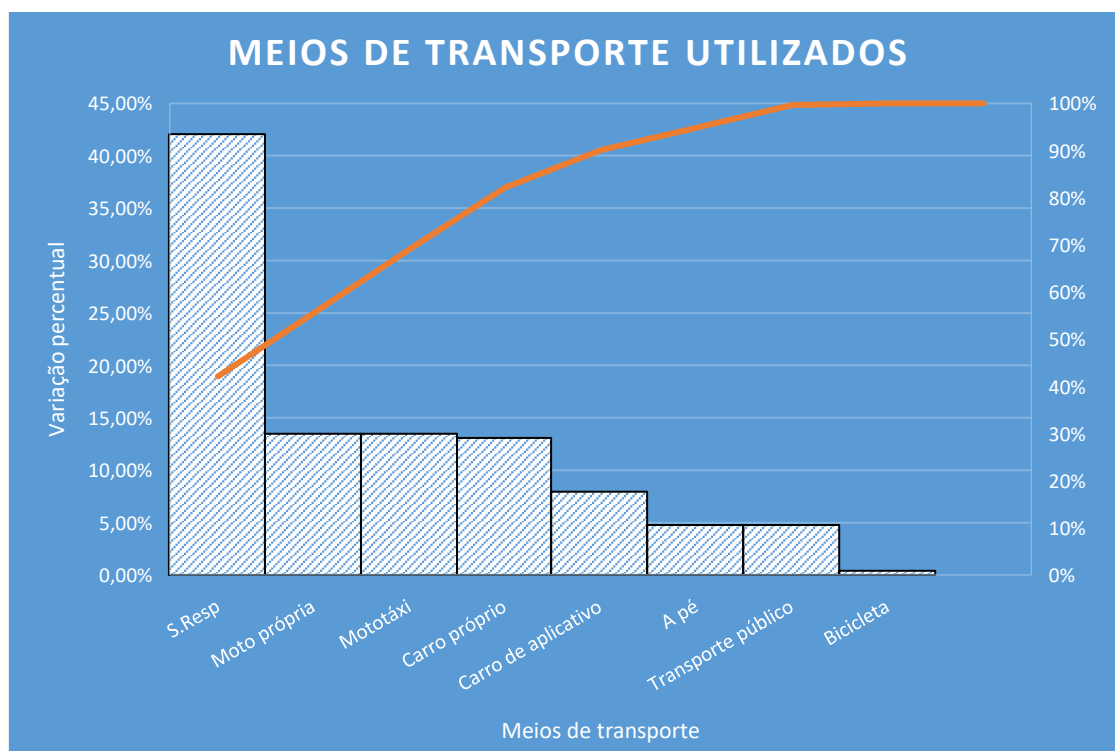
Figura 37: Frequência de viagens de lazer dos residentes pesquisados



Fonte: Trabalho de Campo, 2024.

Com relação ao meio de transporte, mais de 40% dos entrevistados não responderam a essa pergunta, provavelmente refletindo a não realização de deslocamentos para atividades de lazer. Dos que responderam, uma proporção significativa usa meios de transporte individuais, como carros particulares, mototáxis ou serviços de transporte particular, como aplicativos. Isso indica uma dependência de meios de transporte particulares, reforçando a ideia de que a oferta de transporte público é insuficiente ou inadequada para as necessidades de lazer aos finais de semana. A Figura 38 fornece mais detalhes sobre os meios de transporte mais usados para lazer.

Figura 38: Distribuição de meios de transporte utilizados para lazer



Fonte : Trabalho de Campo, 2024

Os resultados dos questionários revelam o predomínio dos deslocamentos para o trabalho, constituindo-se em aspecto fundamental na prática cotidiana dos moradores destes bairros. Já quanto às atividades de lazer, nota-se uma precariedade muito expressiva. A centralização dos estabelecimentos, empregos e das instalações de lazer no centro da cidade cria uma dependência para os residentes das áreas periféricas, acentuada por problemas de acessibilidade econômica e física. A falta de instalações locais de lazer e a inadequação do transporte público nos fins de semana aumentam o isolamento dessas populações, limitando suas oportunidades de socialização e bem-estar.

O uso extensivo de transporte particular destaca a necessidade de repensar os sistemas de transporte público para melhor atender a essas populações, principalmente durante os períodos de lazer. Esses resultados destacam a necessidade de uma abordagem integrada da mobilidade urbana e do lazer, com o objetivo de reduzir as desigualdades espaciais e sociais, além de ampliar o atendimento do transporte público e incentivar outros modais de transporte.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa sobre a mobilidade urbana dos moradores dos bairros periféricos recentemente construídos por meio do Programa Minha Casa Minha Vida no município de Ituiutaba faz parte de uma estrutura de pensamento na qual o espaço urbano é entendido como uma construção social. Por meio da revisão bibliográfica e das reflexões teóricas, buscou-se analisar um conjunto de informações empíricas obtidas basicamente a partir de dois procedimentos metodológicos: por meio dos percursos, aqui adaptados e denominado de itinerários simulados; por meio da aplicação de questionários, tendo em vista um processo de amostragem devidamente estabelecida para o universo dos bairros analisados.

Tendo em vista o foco da pesquisa, referente ao estudo da mobilidade urbana dos moradores destes bairros periféricos, procurou-se levantar as principais características sobre o tema no contexto de Ituiutaba, cidade de porte médio, com aproximadamente 100 mil habitantes, mas que tem passado por transformações importantes ao longo dos últimos anos, com desdobramentos na expansão territorial e ampliação das distâncias a serem percorridas, sobretudo em uma configuração territorial onde o Centro da cidade concentra grande parte dos empregos, opções de lazer, comércio e serviços.

O processo de periferização, acentuado por programas como o *Minha Casa, Minha Vida*, ilustra como a produção de moradias na periferia não é realmente uma resposta à integração urbana. De fato, como aponta Calixto (2021, p.20), esse programa habitacional, como se verifica no contexto da cidade de Ituiutaba, tem intensificado as desigualdades socioespaciais, ao mesmo tempo em que estimula uma nova espacialização das desigualdades observadas nas cidades médias brasileiras. Isto porque por meio desta política habitacional, principalmente voltada para a população de baixa renda, acaba sendo realocada em áreas periféricas cada vez mais distantes do centro da cidade, onde estão concentradas grande parte dos bens e serviços.

Os resultados desta pesquisa revelam que a mobilidade dos habitantes dos bairros periféricos é caracterizada por uma forte dependência da infraestrutura de transporte para acessar as oportunidades concentradas no centro. No entanto, essa mobilidade é prejudicada pelos altos custos, longos tempos de viagem e problemas de segurança viária para os usuários de meios de transporte alternativos. Esses obstáculos exacerbam as

desigualdades socioespaciais e limitam a capacidade dos moradores de participar plenamente da vida urbana. Vale lembrar que, ainda que se tenha um sistema de transporte público gratuito, este não atende a população em determinados horários, sobretudo aos finais de semana, impactando significativamente nas atividades de lazer dos cidadãos, também fundamentais para suas práticas cotidianas.

A análise dos percursos ou itinerários simulados, bem como das informações obtidas por meio dos questionários, revelou que as viagens diárias feitas pelos residentes locais são baseadas na necessidade e não na escolha, demonstrando uma forte restrição na forma como eles interagem com o ambiente urbano. As respostas dos questionários revelaram ainda uma percepção crítica da infraestrutura de transporte e uma demanda por melhores condições de mobilidade.

No caso destes dois procedimentos metodológicos, foi possível obter resultados relevantes para a pesquisa, o que demonstra que apresentam eficácia para estudos desta natureza. No caso dos percursos ou itinerários simulados, vale lembrar que se constitui em uma adaptação com base em procedimentos já desenvolvidos e empregados por outros autores. Ainda que os percursos não tenham sido reais, no sentido de entrevistar ou acompanhar cidadãos residentes nos bairros estudados, a análise de elementos como as condições de deslocamento, tempo de viagem, custo dos diferentes modais, entre outros, contribuem para se compreender aspectos relevantes aos quais estes moradores estão submetidos em suas práticas cotidianas. No caso dos questionários, foi possível obter informações específicas como os principais motivos dos deslocamentos e os modos de transporte mais utilizados pelos moradores. Combinados, estes dois procedimentos foram fundamentais para a compreensão dos aspectos da mobilidade urbana em Ituiutaba.

Assim, no caso deste estudo, embora contemple a realidade de uma cidade de porte médio, com aproximadamente 100 mil habitantes, situado fora dos contextos metropolitanos, observa-se que os problemas e desafios no que se refere à mobilidade urbana se fazem presentes, combinando as especificidades locais com as características gerais da produção capitalista da cidade. Isto porque problemas relativos, por exemplo, à mobilidade urbana, não são exclusivos apenas das grandes cidades e metrópoles. No caso de Ituiutaba, a intensificação da expansão territorial da cidade ao longo dos últimos anos, principalmente por meio de políticas habitacionais, tem ampliado a população residente nos bairros periféricos, conforme já evidenciado por Fidelis e Miyazaki (2023). As periferias urbanas, embora territorialmente integradas à cidade, permanecem, muitas vezes, desconectadas diante dos problemas quanto à mobilidade urbana, reproduzindo e

ampliando as desigualdades socioespaciais, bem como as assimetrias no acesso a serviços, oportunidades e lazer. Ainda para o caso de Ituiutaba, tendo em vista as características já evidenciadas da cidade e os resultados obtidos da pesquisa, espera-se contribuir para o debate e o estudo de temas como desigualdades, segregação e fragmentação socioespacial.

Por fim, esta pesquisa destaca a importância de repensar as políticas de mobilidade urbana no âmbito da produção do espaço urbano em Ituiutaba. Os resultados destacam a necessidade de um planejamento mais inclusivo, favorecendo a integração das áreas periféricas ao tecido urbano por meio da melhoria das condições de mobilidade da população, seja por meio do incentivo a modais alternativos quanto em relação à melhoria da cobertura do transporte público. Caberia ainda uma reflexão a respeito desta alta concentração de bens e serviços no centro da cidade, sobretudo diante da expansão territorial urbana recente que, por sua vez, tem ampliado cada vez mais as distâncias a serem percorridas pela população, inclusive as de baixa renda. Conforme evidenciado ao longo do trabalho, o município de Ituiutaba possui um Plano de Mobilidade Urbana, mas que ainda não foi efetivamente implementado, ficando grande parte das propostas e ações apenas no papel.

6 REFERÊNCIAS

- ALVES NETO, F. A. **Trânsito e mobilidade urbana**: utilização de geotecnologias para espacialização de acidentes em Ituiutaba/MG, 2016. 124 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Instituto de Ciências Humanas do Pontal, Ituiutaba, 2016.
- AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz. **Minha Casa... e a cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- ANTOINE, S. Bailly. Les théories de l'organisation de l'espace urbain. In: **L'Espace Géographique**, Paris, v. 2, n. 2, p. 81 – 93, 1973. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1973_num_2_2_1384. Acesso em: 9 de maio. 2023. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1973.1384>
- ARAÚJO SILVA, D.; VENCESLAU, F. R.; ALVES NETO, F. A. Riscos de acidentes de trânsito: Um estudo sobre as vias de Ituiutaba-MG. **Forum Ambiental**, v.13, n.1, p. 93 – 106, 2017. <https://doi.org/10.17271/1980082713120171492>
- BAILLY, Antoine S. Les théories de l'organisation de l'espace urbain. *L'Espace Géographique*, v.2, n.2, p.81-93,1973. Disponible sur : <http://www.jstor.org/stable/44380436>: Acesso em: 26 março de 2024. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1973.1384>
- BARBOSA, J. L. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (org.). **Cidade em movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea/ITDP, 2016.
- CACCIA, L. S. **Mobilidade urbana**: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. 2015. 184 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2015.
- CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de Muros**: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000.
- CALIXTO, M. J. M. S.; REDON, S. M. (Org.). **O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e seus desdobramentos socioespaciais**. Os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras. Porto Alegre: Total Books, 2021.
- CARLOS, A. F. A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da organização à produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013.
- CHERKI, Eddy. L'École de Chicago, naissance de l'écologie urbaine, 1979. In: *Sociologie du travail*, 22^e année, n^o3, Juillet-septembre 1980, p. 353-357. Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/sotra_00380296_1980_num_22_3_2709_t1_0353_00001. : Acesso em: 13 março 2024.

CORRÊA, R. L. **Espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 1989.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013.

FIDELIS, W. B. M.; MIYAZAKI, V. K. Produção do espaço urbano em Ituiutaba-MG: análise da expansão territorial e dinâmica demográfica no período 2010-2019. **Revista Cerrados**, [S. l.], v. 21, n. 01, p. 42–74, 2023. DOI: 10.46551/rc24482692202303. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/cerrados/article/view/5997>. Acesso em: 17 set. 2024. <https://doi.org/10.46551/rc24482692202303>

FRANCO, A. G.; MIYAZAKI, V. K. Produção do espaço e os conteúdos da periferia urbana: estudo sobre as desigualdades socioespaciais em Ituiutaba-MG. **Observatorium**. 2023.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

GRAFMEYER, Yves; AUTHIER, Jean-Yves. La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transaction. In : Pour la sociologie urbaine [en ligne]. Lyon : Presses universitaires de Lyon, 2019. Disponible sur: <https://doi.org/10.4000/books.pul.28877>. : Acesso em: 13 de março de 2024. <https://doi.org/10.4000/books.pul.28877>

GUZMÁN RAMÍREZ, A.; SAINZ, H.; KITIZAH, M. La fragmentación urbana y la segregación social: una aproximación conceptual. **Revista Legado de Arquitectura y Diseño**, n.14, p.41-55, 2013.

HURIOT, Jean-Marie. Avant-propos. In : HURIOT, Jean-Marie (dir.). La ville ou la proximité organisée. Paris: Economica, 1998, p. 1-5.

IBGE. **Cidades**: Ituiutaba. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ituiutaba/panorama>. Acesso em: 10 nov. 2021.

IBGE. **Estimativas populacionais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades**: 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

JESUS, P. M.; CATELAN, M. J.; CALIXTO, M. J. M. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa. Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, E. M.; MELAZZO, E. S. (Org.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos**: Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2022.

JGUIRIM, Ines. Modélisation et génération d'itinéraires contextuels d'activités urbaines dans la ville. 2016. Thèse (Géographie) – Université de Bretagne occidentale - Brest, 2016. Français. ffnnt : 2016BRES0074ff. Disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01419081v2> : Acesso em: 10 de julho de 2023

KAUFMANN, Vincent ; JEMELIN, Christophe, « Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ? », **Revue internationale des sciences sociales**, 2003/2 (n° 176), p. 329-340. DOI : 10.3917/riss.176.0329. <https://doi.org/10.3917/riss.176.0329>

KAUFMANN, Vincent; JEMELIN, Christophe. Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ? *ERES Revue internationale des sciences sociales*, v. 2, n. 176, p. 329-340, 2003. <https://doi.org/10.3917/riss.176.0329>

LE FEON, Samuel. **Évaluation environnementale des besoins de mobilité des grandes aires urbaines en France** - Approche par Analyse de Cycle de Vie. França: Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne, 2014.

LEGROUX, J. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. *GEOgraphia*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 51, 2021. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2021.v23i51.a47518>

MAGRINI, M. A. O. **Vidas em enclaves**. Imaginário das cidades inseguras e fragmentação socioespacial em contextos não metropolitanos. 2013. 488 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação, 2013.

MILION, Chloe. **Métodos e modelos para o estudo da mobilidade das pessoas por uso de dados de radiotelefonia**. Computação [stat.CO]. Paris: Université Paris-Est, 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2006). **Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**. Módulo II: Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006.

MIYAZAKI, V. K. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. 2013. 305 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013.

MIYAZAKI, V. K.; FIDELIS, W. B. M.; FRANCO, A. G.; OLIVEIRA, I. C. R. Os impactos do Programa Minha Casa Minha Vida em Ituiutaba-MG: da redistribuição populacional ao aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: RODRIGUES, M. J.; LOPES, S. M. F.; SILVA, W. F. **Reflexões geográficas no cerrado brasileiro**: volume IV. Curitiba: CRV, 2023.

MIYAZAKI, V. K. Morfologia urbana e estruturação da cidade em Ituiutaba-MG: análise das transformações no período 2000-2018. **Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium**, Ituiutaba, v. 9, n. 1, p. 23-39, jan. /jul. 2018. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/50591>. Acesso em: 18 jun. 2021.

MIYAZAKI, V. K.; SILVA, M. R. Desigualdades socioespaciais em cidades médias: evidências a partir dos dados dos censos demográficos do IBGE. **Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium**, Ituiutaba, v. 14, n. 2, p. 169-187, ago. /dez. 2023. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/76590>. Acesso em: 20 mar. 2025. <https://doi.org/10.14393/BGJ-v14n2-a2023-76590>

MOREIRA, A. L. G. **Expansão territorial da cidade e mobilidade urbana**: um estudo de Ituiutaba-MG. 2024. 105f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Ciências Humanas do Pontal, Universidade Federal de Uberlândia, 2024.

MOREIRA, Priscila Araújo; MIRANDA, H. C. O. A área central da cidade de Ituiutaba/MG. **Brazilian Geographical Journal**. Ituiutaba, v.9, n.2, p.105-128, 2019. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/50958>. Acesso em: 17 set. 2024.

NEPOMUCENO, A. B. C. N.; MIYAZAKI, V. K. Produção do espaço urbano e regularização fundiária: considerações a partir do estudo de Ituiutaba-MG. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 21, n. 75, p. 251–263, 2020. <https://doi.org/10.14393/RCG217552501>

NICOLAS, Jean-Pierre, POCHET, Pascal; POIMBOEUF, Hélène. Urban mobility and sustainable development: what measurement tools for what issues? **Les Cahiers scientifiques du transport**, França, n. 41, p. 53 -76, 2002. <https://doi.org/10.46298/cst.12002>

OLIVEIRA, Bianca Simonelli. Ituiutaba (MG) na rede urbana tijuicana: (re)configurações sócio- espaciais no período de 1950 a 2000. 2003. 204f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

OLIVEIRA, H. C. M. Expansão urbana e desigualdades socioespaciais em Ituiutaba (MG). **Brazilian Geographical Journal**, Ituiutaba, v. 11, n. 1, p. 97–112, 2020. DOI: 10.14393/BGJ-v11n1-a2020-57198. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/57198>. Acesso em: 27 ago. 2024. <https://doi.org/10.14393/BGJ-v11n1-a2020-57198>

OLIVEIRA, H. C. M. **Urbanização e cidades**: análises da microrregião de Ituiutaba (MG), 2013.431f. Tese (Doutorado em Geografia), Programa de Pós-graduação em Geografia, Instituto de Geografia, Uberlândia, 2013.

PETITEAU, Jean-Yves; PASQUIER, Eric. La méthode des itinéraires : récits et parcours, 2001.

PIOMBINI, Arnaud. Modélisation des choix d'itinéraires pédestres en milieu urbain : approche géographique et paysagère. 2006. Thèse (Géographie) – Université de Franche-Comté, 2006.

SANTOS, Gabriel Cardoso; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Concentração de estabelecimentos em Ituiutaba-MG e Jataí-GO: contribuições a partir do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos do Censo Demográfico 2022 do IBGE. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 18, 2024, Niterói. **Anais...** Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2024, p.1-22.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.

SERPA, A. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013.

SILVA, Daniel de Araújo; LOBODA, Carlos Roberto. Circulação urbana: estudo sobre a mobilidade em Ituiutaba, MG. **Revista NUPEM**, Campo Mourão, v. 9, n. 6, p. 54-70, jan./abr.2017. Disponível em: <http://200.201.12.34/index.php/nupem/article/view/5517>. Acesso em: 30 abr. 2022. <https://doi.org/10.33871/nupem.v9i16.137>

SOUZA, Jéssica Silva; MIYAZAKI, Vitor Koiti. Um estudo da área central de Ituiutaba-MG: resultados preliminares. In: Encontro de Geografia do Pontal, 5, 2013, Ituiutaba. **Anais...** Ituiutaba: Universidade Federal de Uberlândia, 2013, p.165-175.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo. **Investigaciones Geográficas**, n.54, p.114-139, 2004. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-46112004000200008&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso em: 20 set. 2024.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 510f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista–Unesp, Presidente Prudente, 2004. p. 61-80.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **Geosp**, v. 21, n. 2, p. 462-479, agosto. 2017. ISSN 2179-0892. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/131655>>. doi: 10.11606/issn.2179-0892. geosp.2017.131655. Acesso em: 16 de abril. 2023. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2017.131655>

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Fragmentação socioespacial. **Mercator**, v.19, n.1, p.1-13, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/55sLWtgZ6DSb5h8B7Vymwkv/?lang=pt&format=html> Acesso em: 20 out. 2024. <https://doi.org/10.4215/rm2020.e19015>

SPOSITO, M. E. B.; MIYAZAKI, V. K.; SANTOS, R. R.; MELAZZO, E. S. Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 20., 2023, Belém. **Anais...** Belém: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2023. p.1-11.

TEIXEIRA, V. M. de L. Analyse de deux quartiers peripheriques dans une ville moyenne brésilienne : un double contenu socio-spatial. **Confins**, Revue franco-brésilienne de géographie, n. 55, 2022. <https://doi.org/10.4000/confins.46422>