



LEITURA DA MOBILIDADE, APREENSÃO DA CIDADE¹

MOBILITY LECTURE, CITY APPREHENSION

LECTURA DE LA MOVILIDAD, APRENSIÓN DE LA CIUDAD

Rafael da Ponta Vicente

Docente do Curso de Licenciatura em Geografia da Faculdade Sumaré. Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP. Rua Capote Valente, 1121. CEP: 05409-003 – Pinheiros, São Paulo-SP.

E-mail: rafaelponta@yahoo.com.br

Resumo: O processo de urbanização da sociedade tem conduzido a construção de cidades em padrões de desenvolvimento que impelem à desigualdade entre grupos sociais distintos; a mobilidade, em sua presença ou ausência, emerge como importante aspecto deste modelo de urbanização. Neste trabalho, propõe-se um mergulho nas compreensões que os habitantes de áreas de exclusão social – aqueles mais propensos aos deslocamentos mais difíceis – fazem acerca da mobilidade, a partir da Teoria das Representações Sociais. Ademais, pensa-se que esta teoria, com todo seu arcabouço conceitual e instrumental, pode servir a pesquisas que necessitem da leitura de mundo em suas análises, podendo, inclusive, compor com outros métodos, resultando em pesquisas que dão saltos qualitativos importantes na aproximação das análises do espaço e dos grupos sociais.

Palavras-chave: Mobilidade, espaço urbano, representações sociais.

Abstract: The society's urbanization process has led to the construction of cities in development patterns that boosting to inequality between distinct social groups; the mobility, in their presence or absence, emerges as an important aspect of this model of urbanization. In this paper we propose a dip in the understandings that people in areas of social exclusion – those with most likely to most troublesome displacements – have about mobility, from the Theory of Social Representations. Furthermore, it is believed that this theory, with all this conceptual and instrumental framework, can serve the researches that requiring a reading world in their analyzes, and may even compose with other methods, resulting in research that provide important qualitative leap in the approach of the analysis of space and social groups.

Key-words: Mobility, urban space, social representations.

Resumen: El proceso de urbanización de la sociedad tiene conducido a la construcción de ciudades con patrones del desarrollo que llevan a la desigualdad entre distintos grupos sociales; la movilidad, en su presencia o ausencia, emerge como importante aspecto de este modelo de urbanización. En este trabajo, se propone una inmersión en la comprensión que los habitantes de áreas de exclusión social tienen – aquéllos más propensos a los desplazamientos más difíciles - sobre la movilidad, a partir de la Teoría de las Representaciones Sociales. Además, los autores creen que esta teoría, en todo su marco conceptual e instrumental, puede servir a las investigaciones que necesitan de una lectura del mundo en sus análisis, puede inclusive combinarse con otros métodos, avanzando cualitativamente de forma importante en la aproximación de los análisis del espacio y de los grupos sociales.

Palabras-clave: Movilidad, espacio urbano, representaciones sociales.

¹ Este texto resulta da pesquisa de mestrado na qual se utilizou uma perspectiva que considerava, por um lado, a mobilidade como produto de uma construção social politicamente disputada, num contexto de desenvolvimento desigual baseado nas interações espaciais intensas de grupos sociais e de espaços urbanos; por outro, propunha a apreensão da mobilidade por estes mesmos grupos como ferramenta possível de leitura da qualidade desta mesma mobilidade. Para maior aprofundamento, cf. Vicente (2011).

A mobilidade como problemática

É crescente o número de estudos, reflexões e debates em torno da questão da mobilidade. Distintas áreas, da engenharia de transportes à geografia, tem enxergado na temática um campo de estudos fecundo e de necessário aprofundamento. Distintas colaborações, em diferentes graus de complexidade, tem sido vistas na academia e na imprensa, talvez motivadas por gargalos no sistema de transporte e por dificuldades cotidianas de execução desta dimensão da realidade urbana.

Ainda uma noção em construção, a mobilidade pode ser entendida como movimento, de maneira muito inicial; mas isto não é um suporte suficientemente sólido para uma construção que manifesta toda a complexidade da vida urbana e das disputas e relações que a cidade põe em jogo. Neste sentido, neste texto pretende-se estabelecer como este jogo cotidiano é apreendido pela população que se encontra numa condição social determinada – e talvez determinante – e como esta visão sobre mobilidade está conectada a uma estrutura de transporte configurada de acordo com certos padrões – notadamente, o padrão de mobilidade do trabalho que predomina nas políticas públicas de transporte das secretarias municipais.

Por isso, é forçoso entender a mobilidade como condição sob a qual grupos ou indivíduos interagem com os espaços, configurando-a tanto como uma das entradas possíveis para a apreensão do fenômeno urbano como também uma ferramenta de empoderamento e superação das desigualdades. Não estando apenas ligada ao instrumental técnico de transporte, a mobilidade precisa ser entendida numa realidade complexa e multifacetada. Esta realidade, produzida pelo processo de desenvolvimento desigual da sociedade (SMITH, 1988) e do espaço numa ordem espacial que não prescinde das intensas interações espaciais, produz uma mobilidade que se mostra ao mesmo tempo tanto condicionante quanto reforçadora e reveladora das desigualdades existentes entre os espaços e também entre os grupos sociais.

Nestes marcos, mesmo tendo o acesso a veículos privados como motos e carros aumentado no país, há ainda populações que estão limitadas pelo próprio corpo a realizarem seus deslocamentos – que recorrem à bicicleta ou, no mais, aos pés. Especial clareza desta possibilidade (ou deste constrangimento) se encontra nas realidades de cidades de pequeno e de médio porte, cujas áreas edificadas ainda não rompem os limites da escala do homem. De toda sorte, os habitantes das cidades assim separados – de acordo com seu grau de acesso a veículos privados e/ou ao

sistema de transporte coletivo – acabam se apropriando desigualmente das vantagens e dos privilégios do sistema de circulação. Carregam, portanto, leituras diferentes do que a mobilidade significa.

De toda sorte, a mobilidade é reveladora de uma estratégia cotidiana de sobrevivência e de reprodução como força de trabalho – mas também de consumo – pois afetam a medida da inclusão do cidadão.

[...] acessar cotidianamente o emprego ou local de trabalho, os serviços de educação ou saúde ou lazer, os modais de transporte utilizados e, em vários casos, seus custos em muito determinam as possibilidades de inserir-se, de usufruir, de participar, enfim, de usar aquilo que está à disposição. (CEMESPP, 2009, p. 86).

Para um trabalho que vise interferir ou modificar uma realidade, que busque suscitar um debate ou mesmo que procure entender uma dinâmica complexa na qual grupos sociais estão envolvidos, é fundamental, também, avaliar o quão importante a questão posta o é para os envolvidos, sob pena de se tornar alheio à realidade e pairar acima de questões objetivas fundamentais. É o caso, sobretudo, se se apresente como um de seus elementos norteadores de compreensão do fenômeno/processo/dinâmica o empoderamento das populações como uma saída possível dos processos de exclusão.

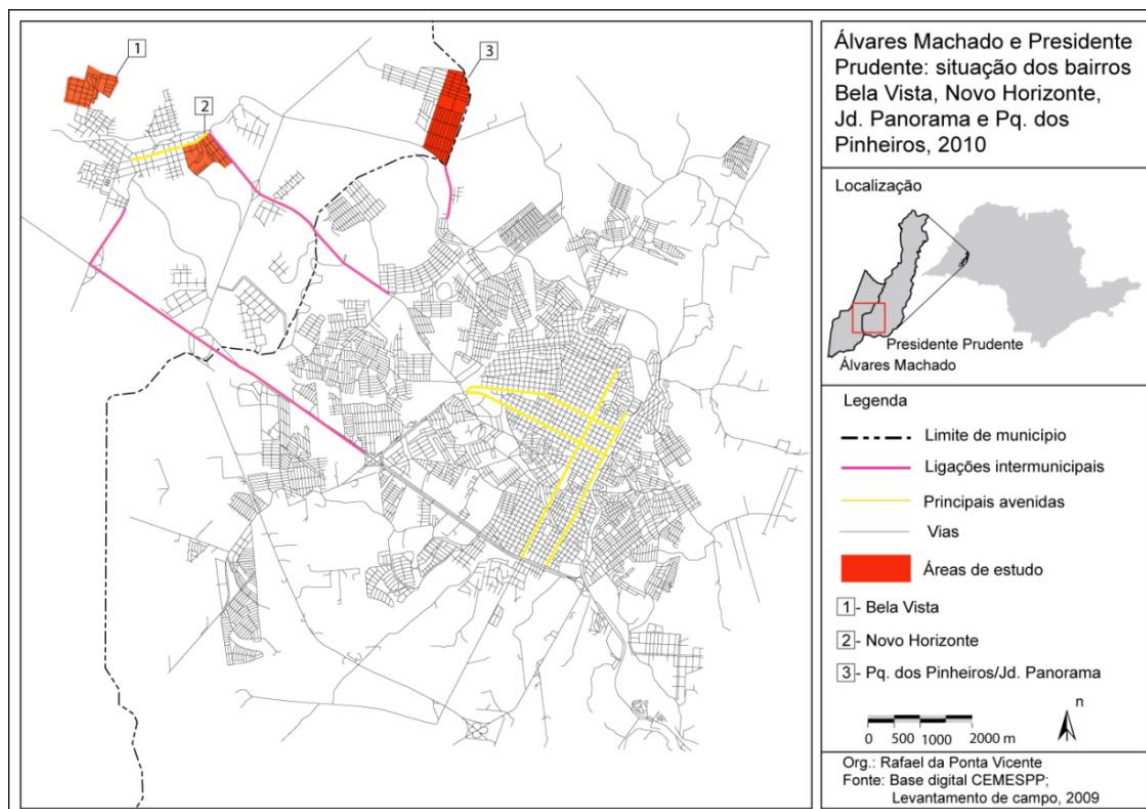
Souza (2003), a partir de sua filiação explícita e assumidamente castoriadiana, já postula a autonomia como meio de transformação democrática da realidade. Se esta afinidade teórico-conceitual não é presente nesta pesquisa, assume-se, entretanto, clara afinidade com a importância dada à esfera política por ele destacada, especialmente enquanto necessidade de superação da racionalidade instrumental e da arrogância intelectual em favor de uma maior representação das formulações dos grupos envolvidos, posto que

Não caberá ao analista especificar as adaptações singularizantes válidas para a avaliação de um situação ou o desenho de uma intervenção concreta sem levar em conta, ainda que criticamente, a vontade dos indivíduos e grupos envolvidos. (SOUZA, 2003, p. 70)

O contexto do grupo social analisado não se encerra no próprio município de Álvares Machado. Por sua localização limítrofe ao município de Presidente Prudente, é, de acordo com a Regic 2007, um dos Centros Locais polarizados por esta Capital Regional C, com a qual seus habitantes estabelecem intensas relações cotidianas

(IBGE, 2008). Na figura 1, a seguir, a malha urbana de Álvares Machado está a noroeste da malha de Presidente Prudente.

Figura 1: Álvares Machado e Presidente Prudente: situação dos bairros Bela Vista, Novo Horizonte, Jd. Panorama e Pq. dos Pinheiros, 2010



De seus 23.506 habitantes², o Centro de Estudos e Mapeamento da Exclusão Social para Políticas Públicas – CEMESPP – em trabalho de aplicação dos questionários nas áreas de exclusão social abrangeu 4.294, em 1.175 unidades domiciliares (CEMESPP, 2009). Interessante é notar o espraiamento das malhas urbanas e as conexões estabelecidas entre elas. Outro aspecto de profunda importância está na situação das áreas de exclusão social estudadas: os bairros Bela Vista (número 1) e Novo Horizonte (2) estão muito mais incorporados à malha consolidada de Álvares Machado do que o Parque dos Pinheiros e o Jardim Panorama. Aliás, pode-se considerar que há isolamento dos dois últimos com relação a ambas as malhas urbanas.

² IBGE, Resultados do Censo 2010. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/populacao_por_municipio_zip.shtm. Acesso em 12/01/2011.

Esta estrutura urbana encontra uma relação de dependência – no mínimo, de divisão – com Presidente Prudente, que pode ser verificada na tabela 1 a seguir. Ela mostra a intensidade das interações em relação ao local de trabalho do chefe de família morador das áreas de exclusão social em Álvares Machado.

Tabela 1 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: locais de trabalho do chefe de família, 2008 (em números relativos)

Presidente Prudente	51,52%
Álvares Machado	42,55%
Outros municípios	5,93%
Total	100%

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Álvares Machado 2009. Org. pelo autor.

Metade das residências visitadas em que o chefe de família trabalha desenvolve esta relação de dependência. Sendo o mercado de trabalho preponderante em Presidente Prudente, o ônus da localização tem de ser assumido pela população que se desloca, inclusive em termos de tempo e custo. Este ônus carregará consigo as leituras que a população fará sobre a mobilidade.

Se, por um lado, políticas públicas podem ser geradas a partir de dados objetivos e quantitativos, por outro – pensa-se – a avaliação qualitativa a partir da leitura de mundo dos próprios habitantes envolvidos se torna primordial, ao mesmo tempo em que permite uma aproximação à compreensão das expectativas e opiniões dos indivíduos – muito relevante se o que se trata é de empoderamento.

É necessária, portanto, uma abordagem que contribua no entendimento da problemática a partir da ótica dos envolvidos se se deseja contribuir no sentido do aumento da autonomia, da cidadania e da democracia. Para isso, recorre-se à análise da evocação livre, dentro da Teoria das Representações Sociais. Especialmente a partir de Furini (2003 e 2008), encontrou-se o *Evoc* como ferramenta capaz de ser utilizada para a sistematização de informações com este intuito de análise. Assim, tal procedimento seria a melhor forma possível de responder aos questionamentos de relevância do problema para a população estudada.

Leituras de mundo: as teorias das representações sociais

Qualificar as relações se torna, deste modo, tão importante quanto quantificá-las. Entender as “leituras de mundo” realizadas por grupos sociais num contexto é fundamental, pois “[...] as *relações sociais encerram um universo em que o individual*

potencializa ou estabelece agrupamentos, gerando diferentes derivações sociais, sempre relativas aos aspectos externos e internos a cada sociedade.” (FURINI, 2008, p. 146).

Esta necessidade – da qualificação das relações – encontra na teoria das representações sociais uma maneira de ser viabilizada. Sua elaboração conceitual só se deu a partir de uma necessária “[...] *mudança de perspectiva quanto o papel disciplinador das teorias do conhecimento – legitimando, de um lado, o saber do senso comum e, de outro, questionando o selo de garantia epistemológica [...]*”, pois “*Trata-se, portanto, de uma ampliação do olhar de modo a ver o senso comum como conhecimento legítimo e motor das transformações sociais.*” (SPINK, 2002, p. 119). Sua origem remonta à publicação do trabalho *La Psychanalyse: son image et son public* por Serge Moscovici em 1961 (FARR, 2002). É possível, pois, apreender as qualificações das relações em dois aspectos: primeiro, compreendendo a interpretação da realidade pelos grupos; segundo, ajudando a entender os fundamentos da tomada de decisão pelos mesmos (FURINI, 2008).

O conceito de representação social é multifacetado. De um lado, a representação social é concebida como um processo social que envolve comunicação e discurso, ao longo do qual significados e objetos sociais são construídos e elaborados. Por outro lado [...] são operacionalizadas como atributos individuais – como estruturas individuais de conhecimento, símbolos e afetos distribuídos [*sic*] entre as pessoas em grupos ou sociedades. (WAGNER, 2002, p. 149).

Assim, o intuito de dar voz aos indivíduos ganha, com a teoria das representações sociais, uma instrumentalização. Tal teoria filia-se ao campo da abordagem psicossocial, numa área de interpenetração da psicologia com a sociologia. “*A teoria das representações sociais é considerada a grande teoria, com a qual outras teorias menores interagem utilizando-a como base geral.*” (FURINI, 2008, p. 147). Uma destas teorias filiadas à teoria das representações sociais é a teoria do núcleo central, “[...] *que se desenvolveu em Aix-en-Provence a partir da tese de doutoramento de [Jean Claude] Abric em 1976, [e que] não se entende senão em vinculação com a teoria geral das representações sociais.*” (SÁ, 1998, p. 66). Nela, o funcionamento das representações, cuja matéria é o senso-comum, obedece a padrões de assimilação das novidades sobre uma base sólida e nuclear. Sua importância decorre de que é possível, a partir daí, explicitar as opiniões, os anseios e as posições dos envolvidos sobre a mobilidade, neste caso. Furini (2008) explica que:

Para a teoria do núcleo central, a representação social é regida por um sistema interno duplo e complementar. O sistema central, no qual o núcleo central é composto por termos marcados pela memória coletiva do grupo e pelo sistema de normas ao qual se refere. O núcleo central define a homogeneidade do grupo social [...]. Esse sistema central tem a função de continuidade e permanência da representação. Já o sistema periférico regula e adapta o sistema central ao cotidiano, ele tem a função de concretizar o sistema central em termos de tomadas de posição e condutas. Os elementos periféricos permitem que a representação ancore na realidade do momento provendo a interface entre realidade concreta e o sistema central, além disso, pode proteger a significação central da representação. Assim, se o sistema periférico é evolutivo, o sistema central é resistente à mudança. (FURINI, 2008, p. 151)

Outro aspecto importante é que não se trata de avaliar indivíduos atomizados, isolados, mas sim do indivíduo enquanto pertencentes a um grupo ou mesmo a vários, em momentos e contextos distintos. Wagner (2002) divide dois níveis de avaliação das representações: o nível individual, no sentido de que a avaliação das percepções, memória, atitudes, emoções entre outros é o foco, principalmente ligado à psicologia social; e social (ou cultural ou, ainda, de grupo), no qual refletem as qualidades individuais agrupadas, como uma qualificação do grupo, em que não é possível retornar a partir daí ao indivíduo, “[...] *não atribuídas a um indivíduo específico, mas somente a um agregado de indivíduos com propriedades emergentes próprias.*” (WAGNER, 2002, p. 156).

Neste texto, o grupo é delimitado por ser formado por residentes de áreas de exclusão social de Álvares Machado. É, portanto, uma avaliação ao nível social das representações e o processo de exclusão social é o elemento tomado como propriedade do grupo. Neste sentido, concordando com Furini (2008), este agrupamento é fundamental para a apreensão das leituras de mundo, pois delineará as bases – materiais e imateriais – sobre as quais se construirá a realidade.

O caráter social das representações na psicologia social não permite abordagens fechadas na individualidade, uma vez que a mediação social é central, juntamente com as relações socioespaciais. São os agrupamentos presentes na sociedade que possibilitam um pensamento social e, conseqüentemente, a natureza dos contatos sociais de acordo com aspectos históricos. (FURINI, 2008, p. 147)

A representação, em suma, se concretiza em detrimento da dedução, do presente, do estímulo e da realidade em favor da memória, do passado, da resposta e das imagens dos grupos sociais analisados. Importante é salientar que a análise das representações sociais sobre um tema não são determinantes de *como* é uma

realidade, mas sim exibem os contornos de *como se vê* esta realidade. Mais importante do que a preocupação de como é uma realidade é a de como as decisões são tomadas dentro de um contexto que assim se desenha.

Estes saberes não revelam a verdade ou a falsidade da realidade, apenas a representação do grupo sobre a mesma. Assim, nos contentamos em identificar aspectos possíveis das relações entre essas representações sociais e algumas práticas efetivas do vivido, buscando, nessa identificação, os significados e os símbolos, e como estes podem influenciar nas tomadas de posição [...]. (CEMESPP, 2009, p. 97).

Leituras da mobilidade ou a mobilidade apreendida

Tendo em vista a preocupação de avaliar a representação social em termos concretos sobre os quais uma representação legítima fosse possível, a mobilidade foi concretizada em cinco termos que a representam e que fazem parte da vida do grupo: andar a pé, andar de bicicleta, andar de carro, andar de ônibus e transporte.

A análise dos resultados se baseia em duas características: a frequência de citações de um termo e o quão prontamente evocado elas são. Assim, estabelecem-se duas classificações que são cruzadas e retornam quatro possibilidades, conforme o quadro 1.

Quadro 1 – Visualização dos dados a partir do software Evoc

Maior frequência de citações e mais prontamente evocado (Núcleo Central)	Maior frequência de citações e menos prontamente evocado (Sistema Periférico)
Menor frequência de citações e mais prontamente evocado (Sistema Periférico)	Menor frequência de citações e menos prontamente evocado (Sistema Periférico)

Org.: Vicente (2013).

Os quadros que resultam como produto final do *software* Evoc apresentam representações numéricas que equivalem à posição com que o termo foi evocado pelo grupo social entrevistado bem como à quantidade de vezes que o mesmo termo foi citado. Tome-se como exemplo o termo “Bom”: neste caso, ele foi citado 51 vezes – a frequência – e apareceu, numa média, muito mais próximo da primeira do que da segunda palavra lembrada – o *ranking* 1.294 – num total de cinco posições possíveis.

Neste sentido, veja-se a representação social que a população entrevistada faz sobre andar a pé (quadro 2).

Quadro 2 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: distribuição dos termos evocados para “andar a pé”, 2009 (posição maior que 2.2, frequência entre 11 e 41).

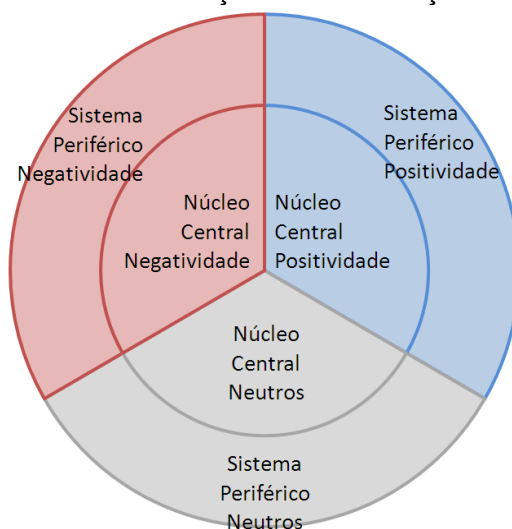
Bom	51	1.294	Calor	124	2.363
Caminhada	41	2.146			
Cansativo	88	2.068			
Exercício	85	1.706			
Saúde	64	2.141			
Faz bem	15	2.000	Demora	24	2.750
Necessidade	36	2.167	Dificuldade	19	2.263
Ruim	18	1.611	Distância	17	2.882
			Dor	11	3.182
			Gostoso	25	2.440

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

À primeira vista, pode parecer contraditória a presença no núcleo central das palavras *bom* e *cansativo*, mas uma das possibilidades é de que o primeiro termo se refira menos a um juízo de qualificação e mais a um estado de letargia e de aceitação da condição (im)posta; o núcleo seria, então, composto de termos que associariam o andar a pé com a caminhada, o exercício e a atividade física, e não com o deslocamento urbano – novamente obscurecido nas análises pela aceitação da condição. Por outro lado, observando o sistema periférico, *calor* e *ruim* estão diretamente associados ao cansativo. Menos frequentes – portanto, menos presentes no imaginário coletivo e na representação da população sobre o *andar a pé* – aparecem *dificuldade* e *distância*. Destas, as palavras que mais apresentaram co-ocorrências foram *calor* e *cansativo* (46 vezes), *exercício* e *saúde* (27 vezes), *calor* e *exercício* (19 vezes), *bom* e *saúde* (17 vezes), *necessidade* e *cansativo* (16 vezes) e *calor* e *demora* (16 vezes). Estas associações reforçam, por um lado, a aceitação da caminhada como exercício e, por outro, a distância existente entre o hábito diário e a necessidade imposta pela lógica produtiva para os deslocamentos, como vinha sendo exposto até então.

Pensando em dois problemas – a qualidade da análise das informações e o formato da visualização (*layout*) destes resultados – , foram construídas as representações gráficas que adiante são apresentadas, como exemplifica a figura 2.

Figura 2 – Proposta de visualização das informações do *software* Evoc.



Org.: Vicente (2011).

Apesar de mais próximos de uma qualificação da mobilidade com este instrumental, parece insuficiente apenas elencar o termos evocados pela população numa lista que mistura palavras de significados tão diversos como os que se viu acima. Paralelamente a isto, o *software* Evoc fornece uma visualização um pouco precária, visto que esta não é sua função principal – o *software* se destaca mais por sua capacidade de processamento da informação do que pela sua interface e produto final.

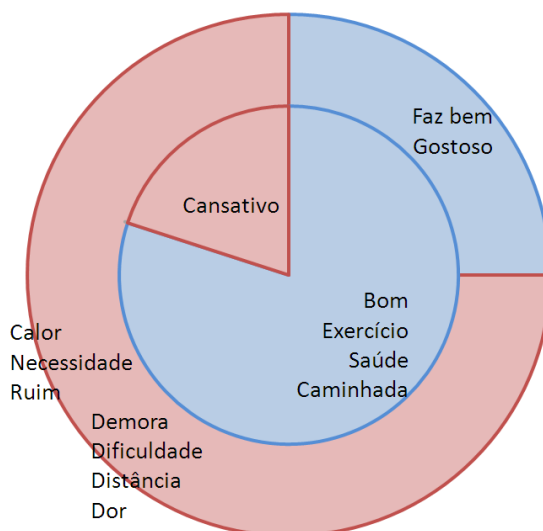
Nestas figuras, o intuito é promover tanto a facilidade de análise como o impacto visual menor ou maior de acordo com a relevância do conjunto de termos evocados perante uma sugestão ao grupo entrevistado. A nova visualização alternativa que se apresenta aqui foi concebida a partir da matriz numérica de co-ocorrências trabalhada para determinar a positividade ou a negatividade de cada palavra naquele conjunto de acordo com as citações. O desenho apresentado mostra o sistema periférico em torno de um núcleo central, cada qual dividido em positivo, negativo e neutro, mantendo a proporcionalidade que reside na evocação dos termos pelo grupo social entrevistado³.

Assim, o quadro anterior (2), sobre *andar a pé*, fica com o aspecto sugerido pela figura 3, a seguir. Nele, é possível observar que o *andar a pé* tem um forte

³ Para um aprofundamento acerca da metodologia que levou à construção desta alternativa de visualização dos dados do Evoc, cf. VICENTE, Rafael da Ponta. **Mobilidade**: a ordem espacial dos deslocamentos urbanos numa sociedade desigual. Presidente Prudente, [s.n.], 2011 (especialmente as pp. 37-38 do capítulo “Aspectos Metodológicos” e as pp. 181-185 do anexo “Tabelas de co-ocorrências para análise das evocações livres”).

componente positivo carregado pelas questões de saúde e bem-estar em seu núcleo central, segundo a avaliação subjetiva do grupo social pesquisado. Contudo, tal grupo exibe um sistema periférico evidenciado pela negatividade associada ao calor, à necessidade (ou à falta de alternativa) e como uma modalidade ruim em geral – negatividade também presente no núcleo central, só que em menor proporção. Ou seja, a qualificação deste tipo de deslocamento se faz, no sistema periférico, negativamente, considerando todos os aspectos de dificuldades associados; porém, em seu núcleo central ele é positivo, posto que associado à manutenção das condições de saúde⁴.

Figura 3 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: análise das evocações sobre andar a pé, 2009.



Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org. Vicente (2013).

Para prosseguir, não serão descartados os quadros, mas eles serão seguidos de suas respectivas representações gráficas, pois considera-se que esta contribuição na apresentação seja relevante. A seguir, observe-se a representação feita para *andar de bicicleta* no quadro 3 e na figura 4. Suas co-ocorrências principais foram *saudável e exercício* (21 vezes), *bom e exercício* (17 vezes), *dificuldade e queda* (14 vezes), *exercício e lazer* (12 vezes).

⁴ Neste sentido, considera-se, também, que as discussões sobre a caminhada como alternativa de execução desta mobilidade ganham, agora, uma nova dimensão para o debate.

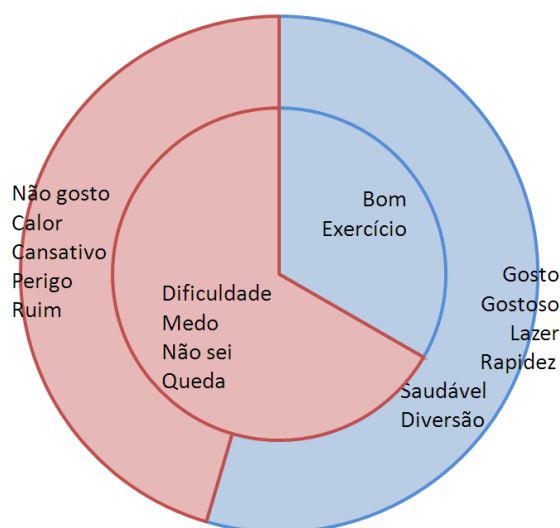
Quadro 3 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: distribuição dos termos evocados para “andar e bicicleta”, 2009 (posição maior que 2.1, frequência entre 8 e 12)

Bom	38	1.316	Calor	12	2.583
Dificuldade	39	1.513	Cansativo	22	2.273
Exercício	93	1.634	Lazer	26	2.385
Medo	19	1.947	Perigo	14	2.571
Não sei	22	1.273	Rapidez	21	2.571
Queda	44	1.614	Saudável	40	2.200
Gosto	11	1.273	Diversão	8	2.125
Gostoso	9	2.000	Ruim	10	2.100
Não gosto	10	1.800			

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org. pelo autor.

Andar de bicicleta é muito associado ao lazer e à saúde, tanto no núcleo central como no sistema periférico – este último muito amplo. Contudo, a negatividade presente no sistema periférico e fortemente evidenciada no núcleo central talvez seja o retrato da resistência à viabilização maior deste meio de transporte como política pública, evidenciando o perigo, a dificuldade e o medo da população – a positividade da bicicleta está nela mesma, enquanto a negatividade está no entorno (nas vias, no bairro e na cidade não construídos para ela).

Figura 4 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: análise das evocações sobre andar de bicicleta, 2009.



Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org: Vicente (2013).

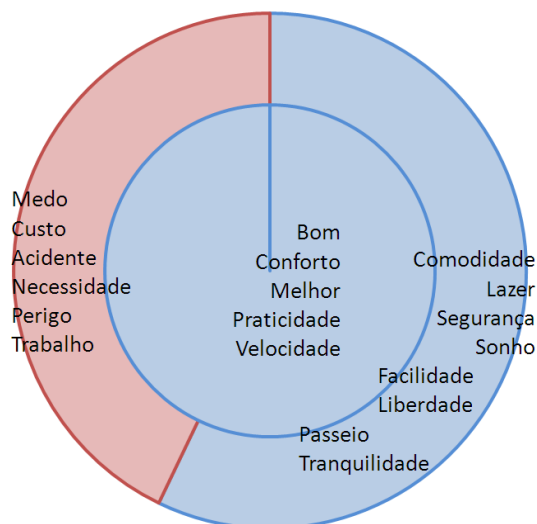
O próximo quadro (4) e a próxima figura (5) mostram as evocações para *andar de carro*.

Quadro 4 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: distribuição dos termos evocados para “andar de carro”, 2009 (posição maior que 2.2, frequência entre 7 e 21)

Bom	47	1.213	Custo	31	2.226
Conforto	107	1.813	Facilidade	21	2.381
Melhor	24	1.667			
Praticidade	43	2.116			
Velocidade	145	2.041			
Comodidade	16	2.063	Acidente	7	2.429
Lazer	9	1.333	Liberdade	16	2.313
Medo	9	2.111	Necessidade	14	2.500
Segurança	10	2.000	Passeio	10	2.400
Sonho	14	1.786	Perigo	11	2.273
			Trabalho	8	2.500
			Tranquilidade	16	2.688

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org. pelo autor.

Figura 5 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: análise das evocações sobre *andar de carro*, 2009.



Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

As principais co-ocorrências foram *velocidade* e *conforto* (67 vezes), *velocidade* e *praticidade* (34 vezes), *velocidade* e *bom* (21 vezes), *praticidade* e *conforto* (17 vezes), *velocidade* e *custo* (13 vezes), *velocidade* e *melhor* (12 vezes), *bom* e *conforto* (12 vezes), *conforto* e *custo* (10 vezes), *facilidade* e *velocidade* (10 vezes). O automóvel tem grande penetração na sociedade, em todos os seus grupos sociais. O predomínio de elementos positivos em relação ao *andar de carro* mostra, por um lado, o grau de aceitação deste meio de transporte pela população, por outro, a leitura de mundo em que a mobilidade é melhor exercida com auxílio dele como ferramenta de ampliação do alcance espacial, manifestos na praticidade, no conforto, na comodidade, na facilidade e na segurança. Outra leitura que se explicita é a da

aceleração do tempo, da superação do espaço, como no termo velocidade. Há alguns elementos negativos – restritos ao sistema periférico – que se ligam aos acidentes automobilísticos com fundamentador de medo e perigo. Outros evidenciam a necessidade e o custo do modal para o trabalho, explicitando o caráter coercitivo destes deslocamentos.

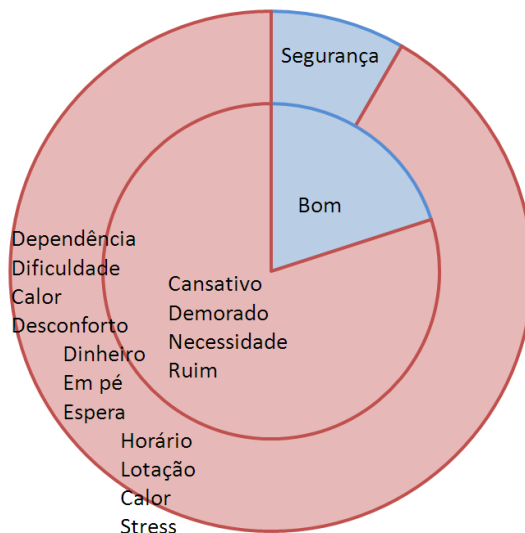
A seguir, no quadro 5 e na figura 6, estão as representações sobre o *andar de ônibus*.

Quadro 5 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: distribuição dos termos evocados para “andar de ônibus”, 2009 (posição maior que 2.2, frequência entre 8 e 17)

Bom	29	1.379	Caro	24	2.708
Cansativo	18	2.111	Desconforto	34	2.676
Demorado	79	1.873	Dinheiro	27	2.630
Necessidade	37	1.595	Em pé	17	2.882
Ruim	24	1.125	Espera	43	2.465
			Horário	31	2.613
			Lotação	84	2.476
Dependência	10	1.700	Calor	9	2.556
Dificuldade	13	1.538	Stress	14	2.429
Segurança	11	2.000			

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

Figura 6 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: análise das evocações sobre *andar de ônibus*, 2009.



Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

O *andar de ônibus* é, de longe, a modalidade de transporte mais problemática na leitura da população. Algumas co-ocorrências citada foram *lotação* e *demorado* (21

vezes), *espera e demorado* (16 vezes), *espera e lotação* (12 vezes), *necessidade e demorado* (11 vezes), *lotação e horário* (11 vezes), *dinheiro e demorado* (11 vezes), *ruim e demorado* (10 vezes), *horário e demorado* (10 vezes). A maciça presença de aspectos negativos se impõe na avaliação de maneira geral, em termos como caro, espera, lotação, demorado e cansativo, retratando a ineficiência do sistema. A dependência surge com força, refletida também no núcleo central no termo necessidade. Pouco aparecem elementos positivos – um em cada sistema da representação.

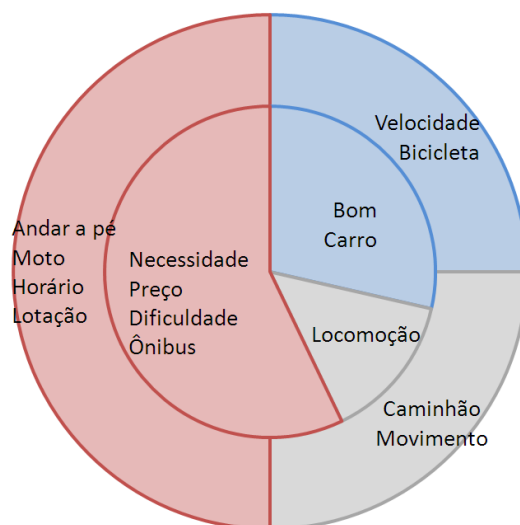
Afinal, veja-se, no quadro 6, a representação social da população moradora das áreas de exclusão social de Álvares Machado sobre *transporte* e, a seguir, sua representação gráfica na figura 7.

Quadro 6 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: distribuição dos termos evocados para “transporte”, 2009 (posição maior que 2.3, frequência entre 10 e 17)

Bom	18	1.278	Andar a pé	26	3.077
Carro	98	1.929	Bicicleta	31	2.677
Dificuldade	17	1.824	Caminhão	24	2.958
Locomoção	23	1.217	Moto	45	2.867
Necessidade	21	1.619			
Ônibus	102	1.873			
Preço	20	2.250			
Movimento	12	1.667	Horário	10	3.500
Velocidade	14	2.143	Lotação	11	2.364

Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

Figura 7 – Áreas de exclusão social de Álvares Machado: análise das evocações sobre *transporte*, 2009.



Fonte: CEMESPP, Banco de dados Mobilidade de Álvares Machado, 2009. Org.: Vicente (2013).

Surgem como termos citados em co-ocorrências *carro* e *ônibus* (66 vezes), *moto* e *carro* (41 vezes), *moto* e *ônibus* (34 vezes), *carro* e *bicicleta* (25 vezes), *bicicleta* e *ônibus* (24 vezes), *andar a pé* e *ônibus* (19 vezes), *caminhão* e *ônibus* (18 vezes), *andar a pé* e *carro* (17 vezes), *moto* e *bicicleta* (17 vezes), *caminhão* e *carro* (17 vezes), *ônibus* e *locomoção* (11 vezes). O transporte é associado com modais em seu sistema periférico no geral, única exceção ao automóvel, já assimilado pela população como sinônimo deste, o que reforça o explicado sobre a figura 5, anterior. A locomoção no núcleo central, mesmo que aqui não apareça associado à negatividade ou positividade, reflete a lógica consolidada de deslocamentos constantes e necessários – a imprescindibilidade das interações espaciais consolidadas no dia-a-dia deste grupo social – em que pesem o preço, a dificuldade e a necessidade como fatores negativos centrais; estes podem ser um indício da dinâmica das interações intermunicipais.

Considerações finais

Estas representações servem para compor o quadro da apreensão da mobilidade, em seus elementos constituintes, pela população, pois “*É a atividade de reinterpretção contínua que emerge do processo de elaboração das representações no espaço da interação que é, ao nosso ver, o real objeto do estudo das representações sociais [...]*” (SPINK, 2002, p. 121).

As representações aqui mostradas tornam possível separar os meios de transporte em três grupos: a bicicleta, como um meio explicitamente positivo em si, com benefícios claros para a população quanto à saúde física e mental, mas inadequada ao contexto da cidade, junto com a caminhada como elemento importante para manutenção das condições de saúde, mas que tem elementos negativos de desgaste se realizadas no dia-a-dia – são modalidades positivas, mas não do ponto de vista dos deslocamentos urbanos.

Noutro grupo se enquadra o ônibus, visto como o pior modal dentre todos para estes deslocamentos, com complicações da ordem do conforto, dos custos e da eficiência, mas cuja utilização é, em muito, inescapável. Por fim, o carro (o automóvel particular), como o melhor meio de deslocamento, o mais adequado à estrutura da cidade, que além de proporcionar boas condições de deslocamento, de conforto e de segurança, cumpre importante papel como símbolo (ou realização do sonho).

Já os transportes, de modo geral, são sinônimos inquestionáveis de modais, de deslocamento e de ganho de tempo. Contudo, há uma concepção conflituosa entre a necessidade e a importância, entre o reconhecimento da necessidade e as baixas condições de eficiência, entre ser veloz, porém excessivamente cheio.

Estas leituras podem ser uma pista para entender porque pouca (ou nenhuma) ação coletiva é tomada em respeito à melhoria do sistema de transporte de maneira organizada: nos locais onde o conflito não eclode – ou onde ele é menos aparente – é onde as relações de poder são mais discrepantes. Mas a emergência do conflito e as relações de poder são grandezas inversamente proporcionais. O grupo social aqui analisado é tão dependente e tão impotente frente ao *status quo* que o que levemente poderia ser considerado conformismo ou comodismo precisa ser reinterpretado como impossibilidade e submissão a uma lógica regida por um poder maior – uma lógica de funcionamento da cidade e do sistema de transporte que se impõe como fundamento dos modos de vida e de produção.

Referências bibliográficas

CEMESPP. **Circuitos da exclusão e da pobreza urbana em Álvares Machado e Rancharia**. Relatório Final (Projeto de pesquisa políticas públicas FAPESP), Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2009.

FARR, Robert M. Representações Sociais: a teoria e sua história. In: GUARESCHI, Pedrinho Arcides; JOVCHELOVITCH, Sandra (org.). **Textos em representações sociais**. 7 ed., Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 31-59.

FURINI, Luis Antonio. **Modernidade, vulnerabilidade e população de rua em Presidente Prudente**. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2003.

_____. **Redes sociais temáticas: o caso das redes sociais de assistência à criança e ao adolescente em Presidente Prudente (SP) e suas representações sociais**. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2008.

IBGE. **Região de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

SÁ, Celso Pereira de. **A construção do objeto de pesquisa em representações sociais**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento**

e à gestão urbanas. 2 ed, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPINK, Mary Jane. Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das Representações Sociais. In: GUARESCHI, Pedrinho Arcides; JOVCHELOVITCH, Sandra (org.). **Textos em representações sociais**. 7 ed., Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 117-145.

VICENTE, Rafael da Ponta. **Mobilidade**: a ordem espacial dos deslocamentos urbanos numa sociedade desigual. 2011. 185f. Dissertação (mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

WAGNER, Wolfgang. Descrição, explicação e método na pesquisa das Representações Sociais. In: GUARESCHI, Pedrinho Arcides; JOVCHELOVITCH, Sandra (org.). **Textos em representações sociais**. 7 ed, Petrópolis: Vozes, 2002, pp. 149-186.

Recebido em: 03/06/2013

Aprovado para publicação em: 25/11/2013