

# revista cidades

---

ISSN (online) 2448-1092

volume 14  
número 23  
2022

# índice

**P.05 - 08**

**APRESENTAÇÃO**

**P.09 - 10**

**POLÍTICA  
EDITORIAL**

**P.11 - 22**

**SOBRE A JUSTIÇA  
ESPACIAL**

**GORDON H. PIRIE**

**P.23 - 48**

**MODO DE  
EXISTÊNCIA  
DA CIDADE  
CONTEMPORÂNEA:**  
Uma visão atual  
dos circuitos da  
economia urbana

**MARÍA LAURA  
SILVEIRA**

**P.49 - 76**

**LAS DINÁMICAS  
CONTEMPORÁNEAS  
DEL PROCESO DE  
URBANIZACIÓN EN  
EL PARAGUAY**

**KEVIN GOETZ**

**P.77 - 102**

**LOS PROCESOS DE  
URBANIZACIÓN EN  
AMÉRICA LATINA:**  
El caso del estado  
de São Paulo

**CARLES  
CARRERAS**

**P.103 - 135**

**L'ÉMERGENCE  
D'UNE  
URBANISATION  
SUPPLÉTIVE:**

Le cas de la  
République  
Démocratique du  
Congo

**FRANÇOIS  
MORIÇONI-  
EBRARD**

**P.136 - 160**

**MOBILIDADE  
COTIDIANA E  
ACESSIBILIDADE  
NA CIDADE  
FRAGMENTADA:**

O caso de Ribeirão  
Preto

**ELISEU SAVÉRIO SPÓSITO; VANESSA  
DE MOÛRA LACERDA TEIXEIRA; KÉSIA  
ANASTÁCIO ALVES DA SILVA**

**P.161 - 183**

**MOBILITÉ  
QUOTIDIENNE ET  
ACCESSIBILITÉ  
DANS LA VILLE  
FRAGMENTÉE :**

Le cas de Ribeirão  
Preto

# equipe editorial

Cidades é uma publicação voltada à divulgação de pesquisas e reflexões que envolvem a compreensão da problemática urbana a partir de um olhar preferencial, mas não exclusivamente geográfico.

Fundada em 2002 sob a responsabilidade do Grupo de Estudos Urbanos (GEU), ela está hoje sediada na Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) sob a responsabilidade de um Conselho Editorial que, em 2020, assumiu a revista sob o compromisso com a pluralidade na produção do conhecimento no campo dos estudos urbanos.

A revista tem como objetivo contribuir para ampliar nossa capacidade de ler e interpretar o processo de urbanização e as cidades num período em que tem se aprofundado a complexidade das relações que orientam processos e dinâmicas e se aceleram o ritmo das transformações.

Cidades está vinculada à linha de pesquisa Produção do espaço urbano-regional do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFFS.

Publicação sob responsabilidade da Universidade Federal da Fronteira Sul  
Rodovia SC 484 - Km 02, - Chapecó, SC,  
Brasil. CEP 89815-899  
ISSN (online) 2448-1092

[cidades.uffs.edu.br](http://cidades.uffs.edu.br)  
@revistacidades



volume 14 | número 23 | ano 2022

## Conselho editorial

Dr.<sup>a</sup> Catherine Chatel  
Université Paris Cité, França  
Dr. Igor Catalão  
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil  
Dr. Márcio José Catelan  
Universidade Estadual Paulista, Brasil  
Dr. Oscar Sobarzo  
Universidade Federal de Sergipe, Brasil  
Dr. William Ribeiro  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

## Responsável editorial

Dr. Igor Catalão  
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

## Direção de arte e design

Arq. e Urb. Amanda Rosin de Oliveira  
Universidade de São Paulo, Brasil

## Equipe de apoio

Me. Carliana Grosseli  
Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Brasil  
Me. João Henrique Zoehler Lemos  
Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil  
Vitor Hugo Batista  
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

## Bibliotecária responsável

Franciele Scaglioni da Cruz  
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

## Projeto gráfico e diagramação

AROLab | Amanda Rosin de Oliveira  
Capa: Colagem autoral com fotos de Maysa Pinhata Battistam e Amanda Rosin, tiradas em outubro de 2021 - MG

### Conselho Editorial Internacional

Dr.<sup>a</sup> Alicia Lindón, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México, alicia.lindon@gmail.com  
Dr.<sup>a</sup> Ana Fani Alessandri Carlos, Universidade de São Paulo, Brasil, anafanic@usp.br  
Dr. Angelo Serpa, Universidade Federal da Bahia, Brasil, angeloserpa@hotmail.com  
Dr.<sup>a</sup> Aurélia Michel, Université Paris Cité, França, aurelia.michel@univ-paris-diderot.fr  
Dr. Carles Carreras, Universitat de Barcelona, Espanha, ccarreras@ub.edu  
Dr.<sup>a</sup> Carme Bellet, Universitat de Lleida, Espanha, carme.bellet@udl.cat  
Dr.<sup>a</sup> Claudia Damasceno, École des Hautes Études en Sciences Sociales, França, claudia.damasceno@ehess.fr  
Dr.<sup>a</sup> Diana Lan, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Argentina, dlan@fch.unicen.edu.ar  
Dr.<sup>a</sup> Doralice Sátyro Maia, Universidade Federal da Paraíba, Brasil, dsatyromaia@gmail.com  
Dr. Federico Arenas, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, farenasv@uc.cl  
Dr. Gabriel Silvestre, University of Sheffield, Reino Unido, g.silvestre@sheffield.ac.uk  
Dr. Horacio Capel, Universitat de Barcelona, Espanha, hcapel@ub.edu  
Dr. Jan Bitoun, Universidade Federal de Pernambuco, Brasil, bitounjan@gmail.com  
Dr. José Borzachiello da Silva, Universidade Federal do Ceará, Brasil, borzajose@gmail.com  
Dr. Laurent Vidal, Université de La Rochelle, França, lvidal@univ-lr.fr  
Dr.<sup>a</sup> Leila Christina Dias, Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil, leila@cfh.ufsc.br  
Dr.<sup>a</sup> Luciana Buffalo, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, lubuffalo@gmail.com  
Dr. Luis Alberto Salinas Arreortua, Universidad Nacional Autónoma de México, México, luis\_arreortua@hotmail.com  
Dr.<sup>a</sup> Maria Encarnação Beltrão Sposito, Universidade Estadual Paulista, Brasil, mebsposito@gmail.com  
Dr.<sup>a</sup> María Laura Silveira, Conicet/Universidad de Buenos Aires, Argentina, maria.laura.silveira.1@gmail.com  
Dr.<sup>a</sup> Odette Carvalho de Lima Seabra, Universidade de São Paulo, Brasil, odseabra@usp.br  
Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil, paulo.soares@ufrgs.br  
Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, Universidade Federal da Bahia, Brasil, pavascon@uol.com.br  
Dr. Roberto Lobato Corrêa, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil, lobatocorrea39@gmail.com  
Dr. Rodrigo Hidalgo, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, rodrigoaldalgeo@gmail.com  
Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior, Universidade Federal do Pará, Brasil, stclair-jr@hotmail.com  
Dr.<sup>a</sup> Tatiana Schor, Universidade Federal do Amazonas, Brasil, tatiana.schor@gmail.com  
Dr. Vincent Berdoulay, Université de Pau et des Pays de l'Adour, França, vincent.berdoulay@univ-pau.fr

# MOBILIDADE COTIDIANA E ACESSIBILIDADE NA CIDADE FRAGMENTADA: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO  
Universidade Estadual Paulista  
eliseu.sposito@unesp.br

VANESSA DE MOURA LACERDA TEIXEIRA  
Aix-Marseille Université  
vanessamlt2@gmail.com

KÉSIA ANASTÁCIO ALVES DA SILVA  
Universidade Estadual Paulista  
kesia.anastacio@unesp.br

## RESUMO

Tomando, como espaço urbano, a cidade de Ribeirão Preto, propomos uma análise da mobilidade quotidiana e das características da acessibilidade no que chamamos de cidade fragmentada. Para tanto, articulando o singular e o universal, estabelecemos as bases teóricas para mostrar como se dá a mobilidade na cidade, demonstrando sua estruturação urbana e seu papel na rede urbana brasileira. A base de dados do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas foi importante para conformar a multicentralidade urbana, elemento metodológico ao qual se somaram outros igualmente importantes, como as entrevistas e as enquetes aplicadas segundo critérios pré-estabelecidos, e dados sobre as características dos entornos dos imóveis e a renda média das famílias, valorizando-se o mapeamento dos elementos estudados. Os resultados, abordados a partir da voz dos entrevistados, mostram a dinâmica da mobilidade urbana em Ribeirão Preto nas diferentes partes que estruturam a cidade. Nas conclusões, mostramos como a combinação entre os diferentes elementos estudados espelham a dinâmica urbana em termos de diferenciação socioespacial.

**PALAVRAS CHAVE:** cidade média, mobilidade cotidiana, acessibilidade urbana, Ribeirão Preto.



## ABSTRACT

From the study of the city of Ribeirão Preto, we propose the analysis of daily mobility and accessibility characteristics to discuss the emergence of the fragmented city in Brazil. Therefore, articulating the singular and the universal, we established the theoretical bases to show how mobility takes place in the city, demonstrating its urban structure and its role in the Brazilian urban network. The database of the Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) was important in shaping the urban multicentricity, a methodological element to which other equally important ones were added, such as interviews and surveys applied according to pre-established criteria, and data on the characteristics of the surroundings of the properties and the average income of families, valuing the mapping of the elements studied. The results approached from the voice of the interviewees, show the dynamics of urban mobility in Ribeirão Preto in the different parts that structure the city. In the conclusions, we show how the combination of the different elements studied reflects the urban dynamics in terms of socio-spatial differentiation.

**KEYWORDS:** middle city, everyday mobility, urban accessibility, Ribeirão Preto.

## RÉSUMÉ:

A partir de l'étude de la ville de Ribeirão Preto, nous proposons l'analyse de la mobilité quotidienne et des caractéristiques d'accessibilité afin de discuter l'émergence de la ville fragmentée au Brésil. L'articulation entre le singulier et l'universel, nous permet d'établir les bases théoriques pour décrire la mobilité dans la ville, sa structure et son rôle dans le réseau urbain brésilien. La base de données du Registre National des Personnes Juridiques (CNPJ) est un élément méthodologique permettant de comprendre la formation de la multicentricité urbaine. D'autres méthodologies ont été utilisées, en s'appuyant sur leur cartographie, comme les entretiens, les enquêtes appliquées et des données sur les caractéristiques de l'environnement des domiciles et le revenu moyen des familles. Les résultats à partir de méthodologies croisées, et en complément des récits des personnes interrogées, montrent la dynamique de la mobilité urbaine dans différentes zones de Ribeirão Preto, ainsi que la différenciation socio-spatiale.

**MOTS-CLEFS:** ville moyenne, mobilité quotidienne, accessibilité urbaine, Ribeirão Preto.

## 1 | INTRODUÇÃO

A cidade atual é reestruturada, quando tratamos da mobilidade e seu caráter fragmentário, pelo movimento das pessoas (em um processo recíproco de transformações). Tanto do ponto de vista do tecido urbano, quanto dos atributos da rede urbana, a mobilidade é importante porque pessoas, bens e informações não são elementos estáticos no espaço, mas têm seu caráter dinâmico. Levando em conta essas premissas, tomamos como estudo de caso a cidade de Ribeirão Preto - SP, no Brasil, cujo papel intermediário na rede urbana do estado de São Paulo é importante.

O processo urbano analisado neste artigo é fragmentação socioespacial, entendido como um processo que engloba diferentes dinâmicas, como a segregação e a autosegregação, que afeta a mobilidade e a acessibilidade em relação ao centro da cidade e às centralidades urbanas, no nível intraurbano. A apreensão da fragmentação socioespacial, para além das formas urbanas, passa pela análise do cotidiano, principalmente pelas dimensões do processo de reprodução social mais características das sociedades capitalistas, como consumo, lazer, moradia, trabalho e mobilidade (LEGROUX, 2021). Segundo esse autor, compreender a lógica fragmentária por meio do cotidiano urbano e das práticas espaciais, configura-se como uma “metodologia”. Para Legroux (2021, p.2), em um cotidiano urbano cada vez mais fragmentado, a mobilidade é o elo entre as demais práticas espaciais, “e envolve tempos (do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos) e elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas)”.

As práticas espaciais estruturam importantes relações dentro dos setores urbanos, particularmente aquelas relacionadas às atividades do dia a dia, como comércio e os serviços. As transformações nas práticas espaciais no contemporâneo são indicativas de uma lógica fragmentária, que se contrapõe a lógica centro-periférica dos anos 1990, cuja mobilidade e acessibilidade são afetadas pelo novo modelo de cidade fragmentada. Na época da “cidade do carro”, desde a década de 1970, no Brasil, além das metrópoles, as cidades médias são os locais onde a precariedade do transporte público favorece o automóvel individual e os transportes alternativos, como a ‘uberização’ e os mototáxis. Estes aspectos impactam a experiência urbana, pois a limitação de infraestrutura local, seja em termos de transporte público ou mesmo em termos de infraestrutura que permita uma melhor caminhabilidade, implica acessos desiguais entre as áreas que concentram atividades econômicas e o local de residência de habitantes que utilizam o transporte público, ou realizam o deslocamento ativo.

No presente artigo, exemplos empíricos mostrarão a superposição dessas lógicas, em particular como elas podem determinar as diferentes práticas espaciais dos habitantes. Em termos organizacionais, o texto está estruturado em quatro partes: a) Na primeira parte apresentamos o problema do estudo, juntamente com a discussão teórica sobre mobilidade cotidiana e acessibilidade; b) Na segunda, debatemos a estruturação da cidade de Ribeirão Preto; c) para então pontuarmos os recursos metodológicos; d) Por fim, analisamos os dados empíricos, apresentamos mapas da cidade e os confrontamos

com a teoria apresentada na primeira parte. Os resultados analíticos trazem uma reflexão sobre a fragilidade socioespacial dos habitantes no que diz respeito à mobilidade, além de clarificar as desigualdades socioespaciais existentes entre as periferias e as áreas centrais, por meio de um estudo comparativo entre espaços residenciais fechados e áreas de habitação de interesse social. Nas conclusões, alguns questionamentos apontam para o que pode ir além do estudo realizado.

## 2 | PROBLEMÁTICA: A BASE TEÓRICA DA MOBILIDADE COTIDIANA NA CIDADE FRAGMENTADA

A cidade contemporânea (como é o caso de Ribeirão Preto, cidade que consideramos média) apresenta um espaço urbano fragmentado. Isso pode ser verificado pela forma e conteúdo da cidade. Em termos de forma, a localização de diferentes *habitats* (como espaços residenciais fechados, grandes conjuntos habitacionais, *favelas* e a cidade consolidada, historicamente construída e resiliente) define a “plasticidade” do espaço urbano e as mudanças na localização das infraestruturas e atividades econômicas, principalmente dos comércios e serviços. A evolução da qualidade dos comércios e dos serviços no espaço central, ou seja, através do surgimento de estruturas multi(poli) cêntricas, a capacidade de circulação, a especificação das acessibilidades, as possibilidades de locomoção, as práticas e o cotidiano urbano, revelam o conteúdo da fragmentação, que pode ser focado por diferentes dimensões, como mostram Sposito, Sposito (2020, p. 2):

Seja em dimensões econômicas, sociais, culturais ou políticas, historicamente a análise da diferenciação espacial tem sido importante para aqueles profissionais voltados ao estudo da urbanização e das cidades. Convergências e divergências, consensos e conflitos, coalizões e contradições de diferentes ordens têm sido evidenciadas, seja pelo estudo da segregação e autosegregação socioespacial, seja pela compreensão das formas e manifestações da inclusão e exclusão socioespacial. Essas dinâmicas deveriam estar associadas ao processo de fragmentação socioespacial, mas muitas vezes são apresentadas superficialmente como sinônimos dele. Nosso entendimento é de que tais processos (segregação, autosegregação, exclusão e diferenciação, definidos como urbano, espacial, socioespacial etc.) compõem a fragmentação socioespacial, em múltiplas combinações que dependem das realidades urbanas tomadas como referência.

A fragmentação socioespacial é um objeto que emerge no contexto do debate das transformações na urbanização das cidades latino-americanas. O aprofundamento da diferenciação territorial, estigmatização e desigualdades socioespaciais nas cidades latino-americanas, são os elementos que consubstanciam a compreensão da urbanização pela ótica da lógica



fragmentária. Esse aspecto se torna mais evidente com o crescimento de novas formas de *habitat* urbano, associadas à existência de espaços residenciais fechados controlados por sistemas de segurança e vigilância, gerando dinâmicas de segregação e autosegregação articuladas entre eles (SPOSITO, GÓES, 2013).

A emergência de espaços de consumo segmentados espacial e socialmente; a expansão de grandes superfícies de consumo e de serviços (centros comerciais e hipermercados); a operação de negócios em escala internacional (redes de franquias e lojas); e a relativa diminuição da importância do espaço público (acompanhada por uma alteração do seu valor e conteúdo, por vezes conduzindo à sua conversão em espaço de circulação nas frações da cidade ou amplificando o desejo de segurança e controle), são processos que também caracterizam a fragmentação socioespacial. Esses dois últimos processos não serão tratados neste texto, mas foram mencionados para apresentar a fragmentação socioespacial em seus diferentes componentes conceituais.

Quanto à mobilidade cotidiana, esta pode ser compreendida como a “possibilidade que pessoas, bens e informações têm de se deslocar de um ponto a outro, na cidade ou entre eles”, ou entre cidade e campo, campo e cidade, “por meio de locomoção”. Portanto, “pode ser afetada pelas características do meio físico e da forma urbana, como o relevo, a hidrografia e o traçado das vias”, assim como pelas “condições sociais, econômicas, características das pessoas, como poder aquisitivo”, idade, nível de escolaridade, atributos dos bens como tamanho, peso, perecibilidade e, por fim, pela informação, que se dá pela capacidade dos equipamentos das redes de internet e acesso a elas” (SPOSITO, TEXEIRA, SILVA, 2021, p. 1).

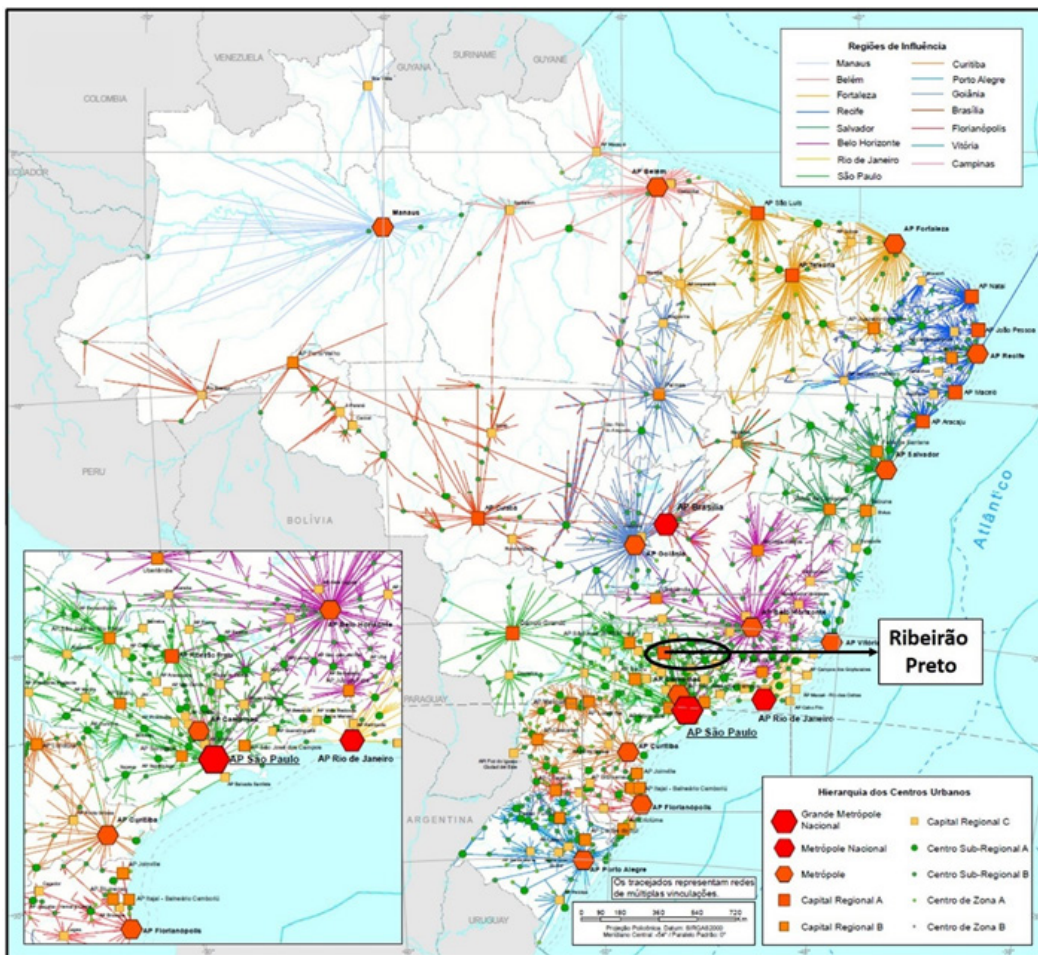
Quando falamos em mobilidade cotidiana e práticas espaciais no contexto da urbanização brasileira, podemos dizer que ela apresenta profundas desigualdades socioespaciais, de segregação e autosegregação, associadas ao conceito de fragmentação socioespacial, sentido pelos habitantes das periferias urbanas, porque estão longe das áreas mais bem servidas de meios de transporte e consumo coletivo (infraestrutura urbana, equipamentos e serviços). Partimos também da ideia de que a mobilidade, que geralmente se aplica à circulação de pessoas, pode estender-se, também, aos bens de consumo. É a possibilidade que as pessoas têm de se deslocar de um ponto a outro do território por determinados meios (automóvel, bicicleta, moto, transporte público) tendo em conta aspectos muitas vezes negligenciados pelos estudos técnicos: as condicionantes geográficas. Esses constrangimentos são, principalmente, o relevo e as condições climáticas.

Como a acessibilidade está ligada às condições individuais para se chegar a um determinado local “pelos atributos intrínsecos a ele” (SPOSITO, 2021), outros elementos devem ser levados em consideração, quanto à forma urbana: os traçados e larguras das vias de circulação; quanto às condições socioeconômicas das pessoas: poder aquisitivo, idade, escolaridade, estado de saúde, disponibilidade e capacidade de acesso à experiência urbana (SPOSITO, 2021, p 1). Em suma, a acessibilidade depende das características de cada um e do meio geográfico, atualmente, na era do avanço dos meios tecnológicos (informação e comunicação) que se tornaram importantes no cotidiano das pessoas.

### 3 | APRESENTAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO

Por termos como área de estudo a cidade de Ribeirão Preto, algumas informações sobre o município são necessárias para melhor compreensão das análises em curso. A população estimada do município era de 720.116 habitantes em 2020, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). A percentagem de população urbana era de 99,7% do município. O PIB *per capita* anual em 2019 foi de R\$ 50.270,98 (superior à média nacional, que foi de R\$ 39.575 a preços de 2020, mas inferior ao do estado de São Paulo, que foi de R\$ 62.341,21 em 2020, segundo a Fundação Getúlio Vargas) que equivale a US\$ 9.923,20 (equivalente ao PIB *per capita* de países como Argentina e México). O IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) do município é equivalente a 0,800 (acima do IDH do Brasil, que era de 0,765 em 2021, segundo a Agência Brasil, órgão do governo federal).

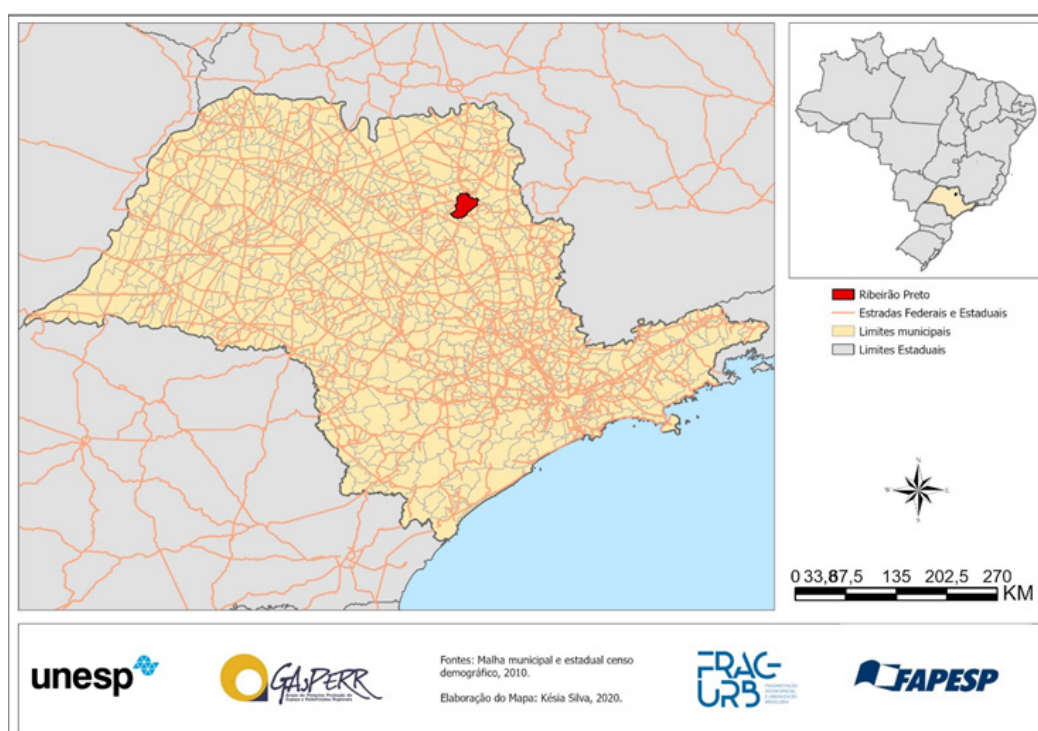
Figura 1. Localização de Ribeirão Preto no estado de São Paulo segundo as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2018).



Ribeirão Preto é uma das principais cidades do estado de São Paulo, fundada em 1871, localizada em uma área muito importante do ponto de vista socioeconômico (Figura. 1 e 2). A condição de polo tecnológico e de parque agroindustrial, relaciona-se à forma como o processo de modernização ocorreu no estado de São Paulo e

na cidade de Ribeirão Preto. No qual políticas governamentais federais e estaduais de infraestrutura, pesquisa tecnológica, crédito agrícola etc., destacaram-na no campo do agronegócio e levaram ao crescimento populacional, com impactos na estruturação do espaço urbano, pois estimularam a valorização dos imóveis na cidade. Para Elias (2003, p.328), Ribeirão Preto, embora caracterizada como uma área importante e até mesmo como uma ilha de modernidade, teve seu desenvolvimento econômico baseado em uma modernidade incompleta, “em que a riqueza se sobrepõe a um conjunto significativo de deslocamentos e desequilíbrios de ordem econômica, social e cultural”.

Figura 2. Ribeirão Preto: Situação geográfica, 2020.



A cidade teve sua dinâmica econômica sustentada por atividades agroexportadoras ligadas à monocultura do café até a década de 1940. No entanto, entre 1940 e 1980, além de passar por uma intensa modernização e mudança na matriz econômica, com grande parte da população trabalhadora agora empregada no setor terciário, tornou-se a maior produtora de açúcar e etanol do mundo. Como resultado dessa dinâmica, o município passou a acolher muitos imigrantes, superior às médias de outros municípios (BAENINGER et al, 2010; ZAMBONI, 2018).

Os processos de modernização e de desenvolvimento que pautaram o crescimento econômico de Ribeirão Preto, ao mesmo tempo que elevaram a posição de destaque da cidade na rede urbana estadual e nacional, aprofundaram as desigualdades socioespaciais que já caracterizavam a cidade. Já na segunda metade do século XX, observaram-se mudanças significativas no processo de desenvolvimento econômico e social do país, com impactos na reestruturação urbana (segundo a rede urbana) e da cidade (sobre o seu tecido urbano).

Muitas cidades brasileiras de médio porte, após a reestruturação econômica iniciada em meados da década de 1970, como Ribeirão Preto, mudaram suas funções dentro da rede urbana e passaram a desempenhar não apenas papéis regionais, mas também passaram a desempenhar novos papéis no cenário internacional da divisão de trabalho. Paralelamente a essas mudanças, ocorreram profundas transformações no espaço urbano de muitas dessas cidades, como: a) ampliação significativa do tecido urbano; b) emergência de novas centralidades, novas formas de habitação e consumo; c) crescentes desigualdades e diferenças urbanas, já observadas por Sposito e Góes (2013).

Após a década de 1980, a estruturação urbana de Ribeirão Preto ganhou novos conteúdos com o surgimento de novas áreas de concentração comercial e de serviços. Além disso, a emergência de novas centralidades foi acompanhada pelo surgimento de novas formas de *habitat*. Assim, a dicotomia norte-sul, gestada desde o início da ocupação da cidade, aprofundou-se, com a zona norte sendo área de residência da população de mais baixa renda e a porção sul consolidada como área residencial de elite.

A recente reestruturação socioespacial das cidades brasileiras, incluindo Ribeirão Preto, foi acompanhada, como referido, por novas formas de habitar, em específico dos grupos sociais de maior poder aquisitivo, que passaram a ocupar e residir as áreas periféricas da cidade, implicando outro significado ao conceito de periferia e o reconhecimento da emergência de uma “nova periferia” com novos conteúdos (COSTA, 2006). Neste contexto, Zamboni (2018), ao analisar a expansão e conformação da zona sul de Ribeirão Preto, observou que o crescimento e valorização desta área foi devido à ação de atores locais, tanto do setor privado quanto do público, que produziram um ambiente urbano destinado para a elite. Entre 1954 e 2013, foram construídos mais de 68 espaços residenciais fechados em Ribeirão Preto, marcados por um processo de autoss segregação, a maioria deles localizados no vetor sul (POZZO, 2015).

Por outro lado, a zona norte, já caracterizada por ser a área de concentração de habitação de interesse social, cresceu e está crescendo graças às ações dos programas habitacionais de interesse social, como o *Programa Minha Casa Minha Vida*. Essa porção territorial também é marcada por um misto de ocupação urbana, por loteamentos regulares e irregulares, favelas e ocupações. O número de favelas entre 2016 e 2018 passou de 50 comunidades para 96. Esses fatos refletem não apenas a diferenciação socioespacial, principalmente entre norte e sul, mas também o aprofundamento das desigualdades entre os moradores de Ribeirão Preto.

Em consonância ao crescimento de novas formas de habitar, favelas e ocupações, a ascensão de novas centralidades também aprofundou a diferenciação socioespacial e assinala a estruturação da cidade pela lógica fragmentária, visto que as centralidades são segmentadas espacial e socialmente, apontando para a constituição de multi(poli)centralidades, como evidenciado por Dal Pozzo (2015) e Silva, Teixeira e Sposito (2021).



Destaca-se que a multicentralidade pode ser entendida como resultado da formação de outras áreas de concentração de comércio e serviços para além do “centro principal”, e influencia a perda relativa de importância desse centro. A multi(poli)centralidade, por outro lado, expressa com mais clareza as transmutações da estrutura urbana das cidades no mundo contemporâneo, pois o que se observa não é apenas a multiplicação das áreas centrais, mas sobretudo a diversificação de suas áreas sociais e econômicas.

Neste contexto, a espacialização do banco de dados de CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas) para os anos de 1990 e 2021 (Figuras 3 e 4), ilustra a emergência de novas concentrações de comércios e serviços e consequentemente, de centralidades temporalmente. Pode-se dizer que em 1990 havia uma alta concentração de CNPJs na zona central e, ao contrário, uma baixa concentração de CNPJs em outras áreas da cidade. Analisando as duas temporalidades, nota-se a expansão do centro principal em direção à zona sul, bem como um aumento da concentração de CNPJs no setor sul (32% do total da cidade), com queda da concentração na zona central (27%) no ano de 2021.

Em Ribeirão Preto, as estratégias dos agentes imobiliários locais, vinculados aos agentes que atuam no setor comercial em escala nacional e as concessões do poder público local, impulsionaram a expansão do setor comercial e de serviços para o sul, consubstanciando-se na produção de um espaço (na produção de habitação em espaços residenciais fechados de alto padrão), diferenciado (em termos de exclusividade, vigilância e segurança terceirizada) e valorizado (pela capacidade de produzir o diferencial absoluto de renda de maneira amplificada pelas ações de marketing e pela hipótese da ideologia da segurança urbana). São, portanto, áreas voltadas para as pessoas do tipo certo e o capital do tipo certo (FIX, 2007), além de serem pontos de verticalidade de capital.

Figura 3. Ribeirão Preto: Monocentralidade, 1990.

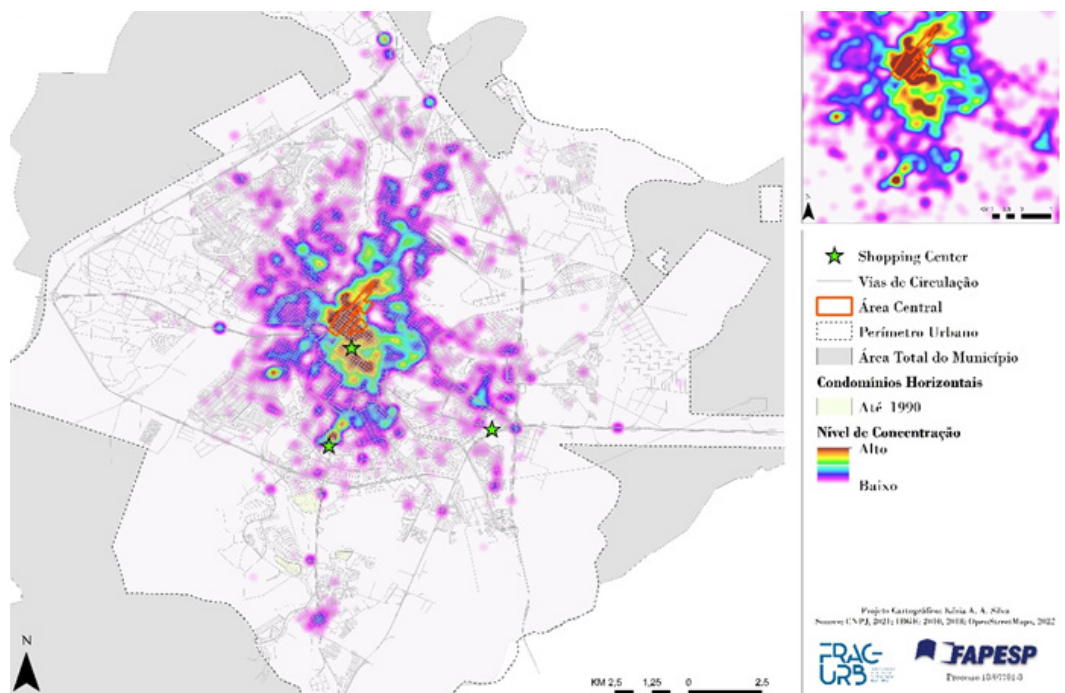
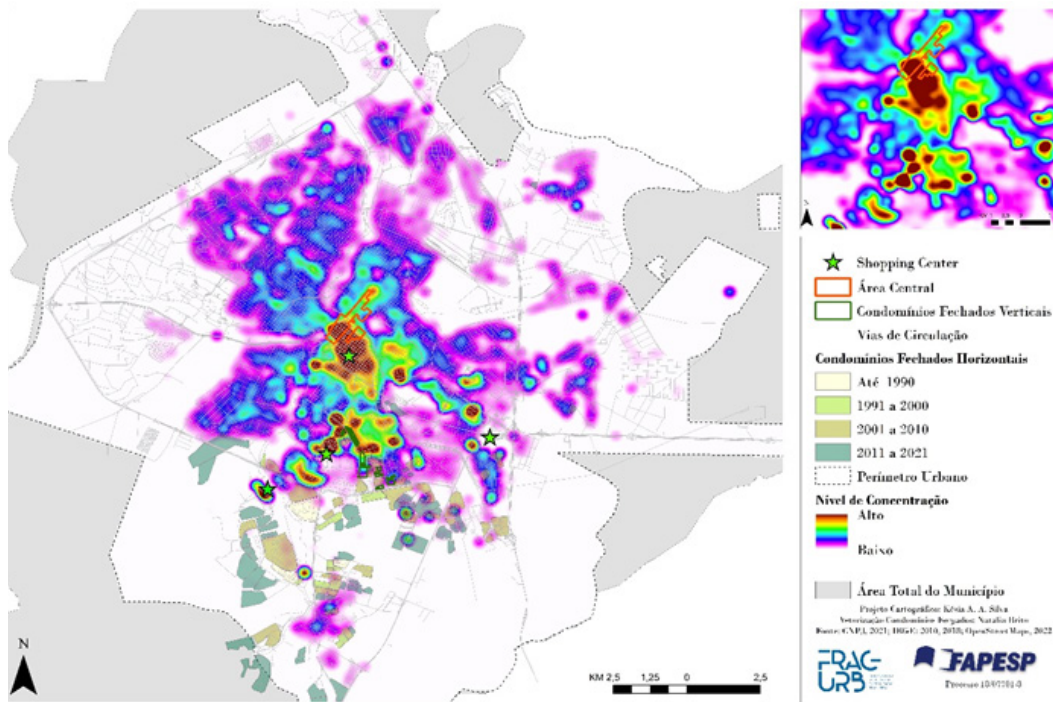




Figura 4. Ribeirão Preto: Multi(poli)centralidade, 2021.



Em outras palavras, as mudanças nos espaços urbanos das cidades médias têm sido mais intensas a partir da década de 1970, devido à diversificação por meio de novos centros de atividade econômica, como os *shopping centers*, sedes de empresas, novos serviços e formas de *habitat* que passaram a se instalar em áreas periféricas.

#### 4 | METODOLOGIA: ENTREVISTAS, ENQUETES E CARTOGRAFIA

A apreensão de processos fragmentários pela perspectiva da mobilidade foi realizada por meio de três abordagens metodológicas: 1) entrevistas com moradores da cidade pertencentes a diferentes grupos sociais; 2) aplicação de enquetes em terminais urbanos para análise da mobilidade e acessibilidade, principalmente de grupos sociais pertencentes às camadas sociais mais baixas; 3) representação cartográfica dos fenômenos urbanos estudados na cidade.

O perfil dos entrevistados foi definido por meio de uma tipologia baseada no tipo de *habitat*, na idade e gênero dos cidadãos. Consideramos que, a partir de tipologias de *habitat*, seriam apreendidas as condições socioeconômicas, aspectos relativos à mobilidade e acessibilidade, entre outras práticas espaciais que são diferenciadas segundo o perfil dos moradores, que se distinguem em dois grandes grupos:

**Habitação popular:** grandes conjuntos habitacionais unifamiliares (mais de 500 casas); pequenos conjuntos habitacionais unifamiliares (menos de 500 casas); grandes condomínios verticais multifamiliares populares (mais de 500 unidades); pequenos condomínios multifamiliares verticais ou horizontais populares (menos de 500 unidades); bairros tradicionais; bairros irregulares (posses, favelas...).

**Habitação de classe média e elite:** condomínios verticais de médio e alto padrão; grandes espaços residenciais fechados de médio e alto padrão (mais de 100 casas); pequenos espaços residenciais fechados de médio e alto padrão (menos de 100 domicílios); bairros abertos tradicionais de classe média e alto padrão.

Ao entrevistar moradores de diferentes idades, sexo, grupo social e que residem em distintas áreas da cidade, consideramos que seriam verificadas práticas espaciais díspares em termos de trabalho, estudo, consumo e lazer. Foram entrevistados homens e mulheres, nas seguintes faixas etárias: 18 a 30 anos; 31 a 65 anos; mais de 65 anos.

As entrevistas **vêm sendo realizadas desde maio de 2020** e constam de 81 questões agrupadas de acordo com os temas de interesse da pesquisa: a) questões introdutórias; b) habitação; c) recreação; d) mobilidade; e) consumo; f) trabalho; (g) outros assuntos.

As enquetes foram aplicadas em áreas de grande concentração ou circulação de pessoas (principalmente quando se definiu uma centralidade – centro da cidade, rodoviária). O principal objetivo das enquetes foi captar os usos do tempo individual, o meio de transporte, a qualificação do cotidiano das pessoas, sua situação financeira em relação ao tipo de transporte e deslocamento, entre outras dimensões. O primeiro dado mencionado – o horário – é uma possibilidade de comparar as horas do dia passadas no transporte (em particular quem utiliza o transporte público) com o trabalho ou lazer.

A aplicação das **enquetes** no terminal central de Ribeirão Preto ocorreu no mês de novembro de 2021, em três turnos: pela manhã (entre 7h e 10h), no horário do almoço (entre 12h e 14h) e no final da tarde (entre 16h e 18h30), com o intento de captar os horários de maior circulação de pessoas. Os entrevistadores, ao circularem pelo terminal, buscaram sempre definir a escolha dos entrevistados, diferenciando-os por idade e sexo. As informações individuais registradas nos formulários das enquetes constituíram um banco de dados de natureza qualitativa que, uma vez comparado com as entrevistas (de outras pessoas), ajudou a qualificar a mobilidade, bem como as áreas de maior circulação da cidade, seus centros e subcentros.

A representação cartográfica dos fenômenos urbanos, em particular das principais dimensões empíricas que são objeto deste artigo – consumo, trabalho, circulação, moradia, lazer – permite realizar múltiplas análises socioespaciais. Por um lado, trata-se de combinar vários dados de diferentes fontes que contenham informações sobre tais dimensões; por outro lado, trata-se de compará-los com dados mais qualitativos de entrevistas realizadas com os moradores. A combinação de dados quantitativos e qualitativos revela aspectos multissetoriais sobre o cotidiano e as práticas espaciais dos habitantes, e permite elevar a compreensão sobre o aprofundamento da diferenciação socioespacial e das desigualdades. A diferenciação socioespacial é revelada, portanto, através do afastamento do outro no contexto de suas práticas espaciais, e resulta em outros processos socioespaciais como a segregação e a autosegregação, levando à ideia de cidade fragmentada. Além disso, a qualidade dos espaços de circulação cotidiana, como estradas, calçadas, iluminação pública, arborização, pode reforçar mais ou menos essa diferenciação de acordo com os espaços de referência de *habitat*.

Assim, a **representação cartográfica** dos fenômenos socioespaciais ligados à mobilidade, tem diversos objetivos. A primeira é identificar as atividades econômicas do território em conexão com dados sobre transporte público, principalmente linhas de ônibus, e as diferentes formas de habitação, como os conjuntos habitacionais populares do *Programa Minha Casa Minha Vida* ou os espaços residenciais fechados e seguros. Um segundo, qualificar os espaços de circulação por setor e categorias de renda familiar, de modo a evidenciar as desigualdades centro-periferia, no que diz respeito à mobilidade cotidiana. E um terceiro, em conexão com os dois anteriores, para comparar esses dados cartográficos com entrevistas com os moradores.

## 5 | ANÁLISE E RESULTADOS: MOBILIDADE COTIDIANA E PRÁTICAS ESPACIAIS

Em termos analíticos, as fragilidades da mobilidade cotidiana na cidade fragmentada são apreendidas neste artigo segundo duas perspectivas: através de dados sociodemográficos e pelas vozes dos sujeitos. Portanto, através das práticas espaciais e da análise das desigualdades através de dados quantitativos, a mobilidade e o processo de fragmentação socioespacial são analisados pela ótica da triplicidade do espaço de Henri Lefebvre (espaço concebido, espaço vivido e espaço percebido), conforme proposto por Legroux (2021). Assim, através da cartografia de um conjunto de dados sociodemográficos, a presente sessão debate as desigualdades que caracterizam a cidade de Ribeirão Preto e a mobilidade cotidiana.

Neste contexto, as Figuras 5 e 6 apresentam a dimensão do espaço percebido na estruturação da mobilidade em Ribeirão Preto. Para Legroux (2021), o espaço percebido por Lefebvre (1974), ou seja, aquele pensado e construído pelo poder político e econômico, por meio de incorporadores, urbanistas e tecnocratas – em termos de mobilidade, está ligado a um dos aspectos da definição de mobilidade proposta por Kaufmann, Bergman e Joye (2004): acessibilidade. Como a acessibilidade depende das condições materiais, meios de transporte e comunicação, equipamentos acessíveis e condições de localização a serem alcançadas, as estruturas que compõem o espaço percebido são elementos de análise de acessibilidade.

Claramente, o espaço de pensamento implica uma aproximação atenta às estruturas, às consequências do que foi planejado e construído que, para o tema da mobilidade, poderia ser pensado pelo viés da opressão, daquilo que se impõe: locais residenciais, oferece em termos de infraestrutura e, portanto, em termos de tempo de viagem, custos de transporte, acessibilidade à cidade, ou mesmo em termos de imobilidade total (LEGROUX, 2021, p 3).

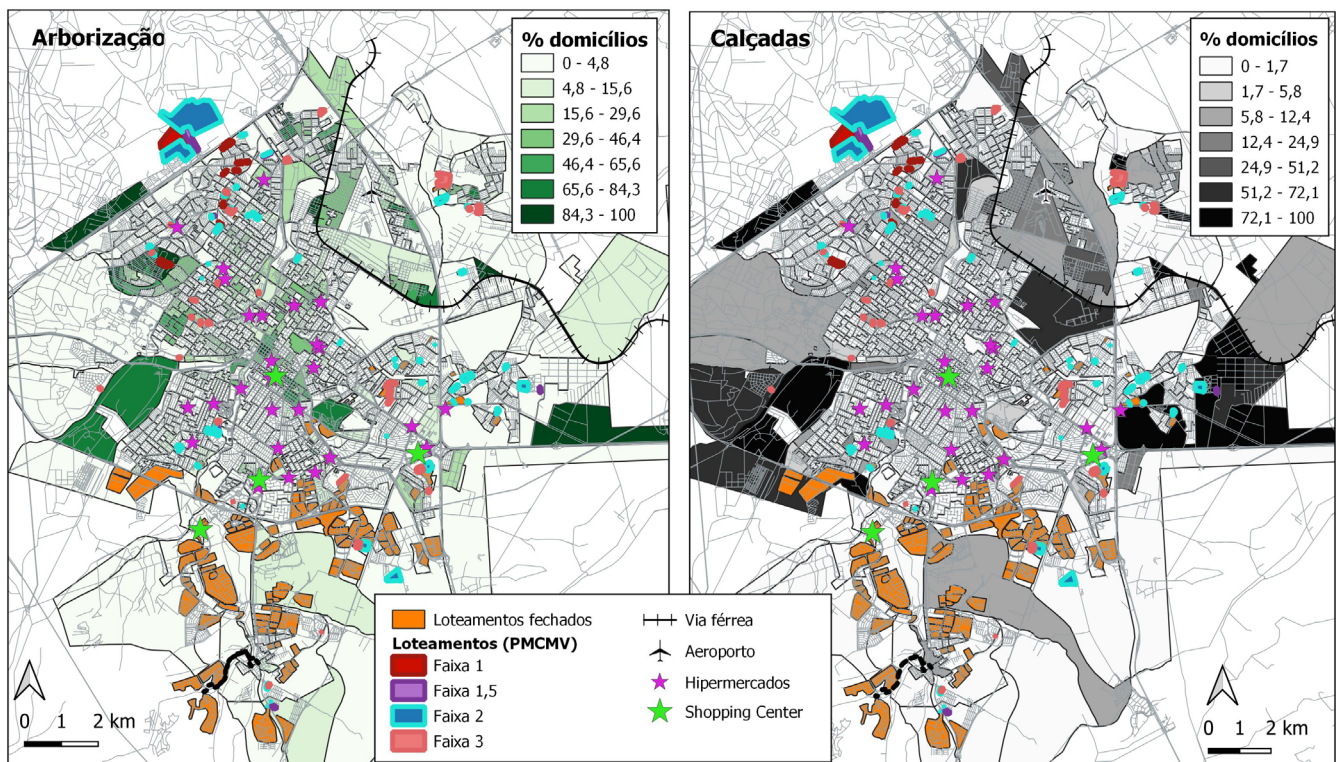
Para qualificar os espaços de circulação, destacamos a noção de “caminhabilidade” (walkability ou marcheabilité) ou potencial pedestre, visando determinar as condições do espaço urbano que motivam o transporte ativo, incluindo a caminhada (ITDP, 2016). Essa noção estabelece os parâmetros fundamentais



para a atração de pedestres aos centros urbanos, ao mesmo tempo em que cria condições para a fluidez do transporte público, influência do comércio local e equipamentos culturais (SPECK, 2019; ANDRADE, LINKE, 2017; GEHL, 2010). Não visa apenas elementos físicos, como as características das rotas de viagem, mas também o uso do solo (distribuição das atividades econômicas), a política urbana etc. Para apreender as áreas da cidade de Ribeirão Preto que favorecem a caminhabilidade, cartografamos os setores censitários que não possuem calçadas e árvores na frente da residência (IBGE, 2010).

Quando analisamos espacialmente a ausência de calçadas ou árvores na frente da residência por setor censitário (Figura 5), verificamos que em Ribeirão Preto, há poucos setores censitários e domicílios com ausência de calçadas ou arborização urbana, o que mostra a ação do poder local em termos de políticas públicas para promover o transporte público e os modais leves. Os setores verdes e cinza escuro indicam, respectivamente, forte ausência de árvores e calçadas na frente da casa.

Figura 5. Ribeirão Preto: ausência de calçadas e de arborização urbana em frente da residência, 2010.



Os resultados desta análise podem trazer uma reflexão sobre a fragilidade socioespacial dos habitantes no que diz respeito à mobilidade ativa, como a caminhada. A cidade de Ribeirão Preto tem boa capacidade de melhorar as condições de mobilidade de modo adequado, principalmente com a instalação de equipamentos públicos urbanos. Todavia, o que se observa na constituição do espaço percebido é o massivo desenvolvimento de uma infraestrutura para o uso de carros particulares. Alguns bairros periféricos são locais menos favorecidos em termos de equipamentos públicos que podem incentivar a caminhada, como a presença de calçadas e espaços verdes urbanos.

Ainda analisando elementos inerentes à mobilidade, a Figura 6 apresenta um conjunto de dados sociodemográficos e indicadores de mobilidade selecionados para Ribeirão Preto por áreas de ponderação (AP)<sup>1</sup>. No que diz respeito às viagens urbanas, os indicadores apresentados na Figura 6 permitem caracterizar alguns aspectos das desigualdades ligadas ao tempo de viagem. De fato, os dados não mostram a relação expressa entre os locais de trabalho, consumo e lazer, mas podemos fazer algumas inferências ao analisar estes dados em conjunto as áreas de concentração de CNPJs (Ver Figuras 3 e 4), que são – também – as áreas que concentram o maior número de postos de trabalho. A análise da relação entre o número de domicílios por veículo e a renda dos chefes de domicílio revela que as AP com maior número de chefes de domicílios que, em 2010, recebiam menos de um salário-mínimo, são aquelas com o menor número de carros de passeio, como nas áreas 3, 4, 14 e 17.

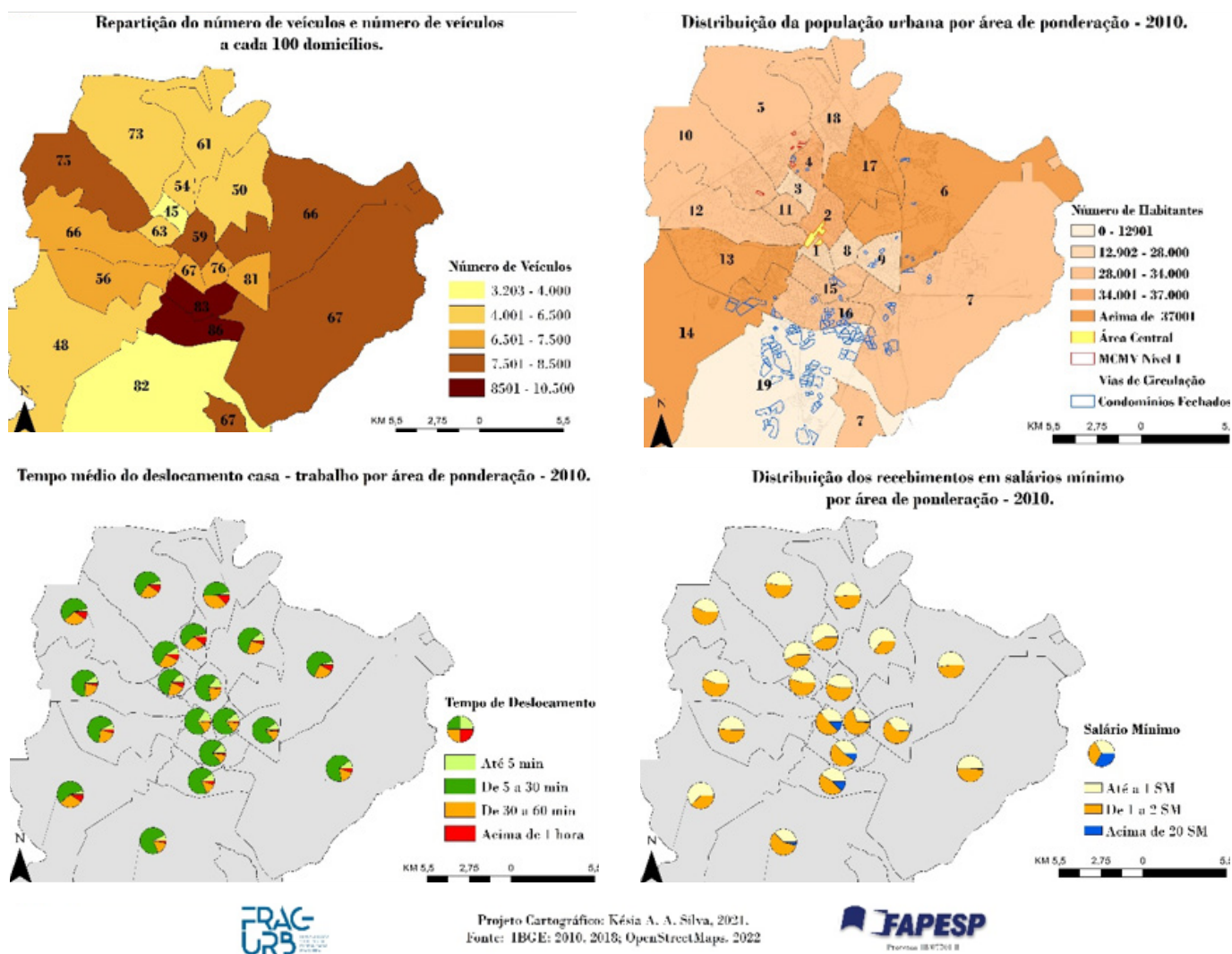
Por outro lado, a posse do carro particular é maior nas parcelas residenciais dos segmentos sociais de maior poder aquisitivo. Por exemplo, a AP 19 de Ribeirão Preto, onde está localizado o bairro Bonfim Paulista, conhecido pela concentração de grandes espaços residenciais fechados, tem o maior número de carros a cada 100 domicílios (82 carros para cada 100 domicílios). No entanto, mesmo estando localizado no

---

1 As áreas de ponderação (APs) são unidades geográficas definidas apenas para os censos de 2000 e 2010, consistindo no agrupamento mutuamente exclusivo de setores censitários contíguos. São a menor unidade geográfica com possibilidade de obter uma representação estatística das amostras dos Censos Demográficos.



Figura 6. Ribeirão Preto: Distribuição da população urbana, ganhos do chefe de domicílio, número de domicílios por veículo e tempo de deslocamento casa-trabalho, 2010.



limite urbano do município, o tempo de deslocamento entre o local de residência e o trabalho foi menor nesta zona de ponderação, quando comparado aos localizados na periferia da zona norte.

O adensamento do número de automóveis nas áreas de ponderação onde se localizam os estratos sociais superiores e os conjuntos habitacionais fechados, demonstra que a mobilidade individual não é causa, mas condição de reprodução do cotidiano de uma parte da população em relação aos meios de transporte. O advento do transporte individual e a expansão do tecido urbano já eram fenômenos ligados à cidade moderna, mas esse tipo de transporte se apresenta hoje como um suporte técnico para a consolidação das discontinuidades urbanas e a ruptura da cidade como um todo (SPOSITO e Góes, 2013).

Em síntese, podemos dizer, de maneira geral, que há “diferentes cidades dentro da cidade”, entre a parte norte e a parte sul.

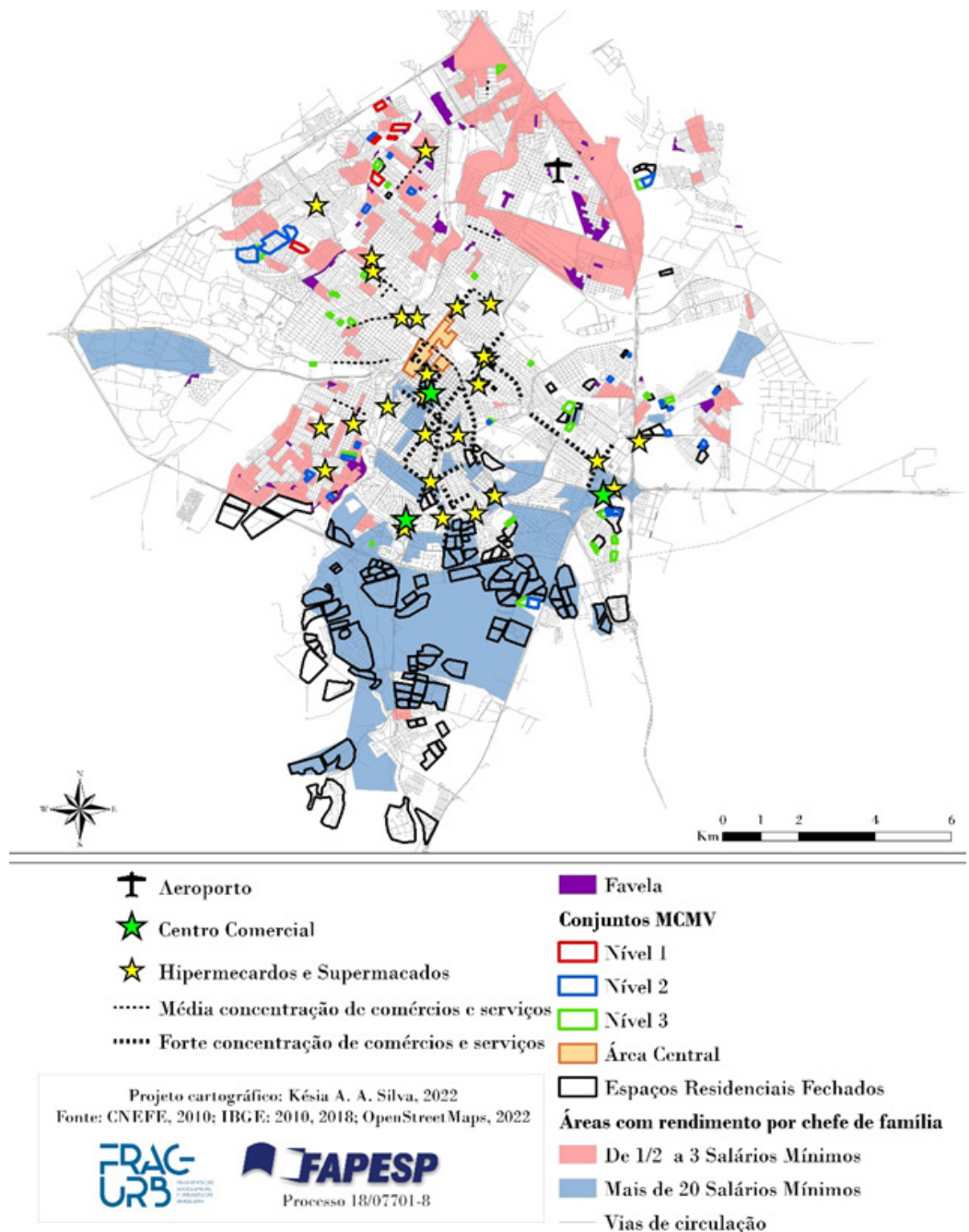
Mesmo considerando o centro como uma área de polarização, dispersão e concentração (Sposito, 1991, p. 2), a cidade de Ribeirão Preto que, grosso modo, apresenta as áreas norte e sul como polos contraditórios, pode ser centralizada pelas diferentes “cidades” que compõem a cidade (Figura 7):

1. a cidade consolidada, com o traçado ortogonal original, as ruas estreitas, a verticalização da segunda metade do século XX, a elevada densidade de edifícios antigos;
2. a cidade do desenvolvimento privado, composta por grandes espaços habitacionais fechados (ERF), avenidas largas, espaços verdes consideráveis, grandes casas unifamiliares, circulação preferencial do automóvel particular;
3. a cidade de habitação social resultante de programas públicos adequados de empresas imobiliárias que passaram a construir edifícios sem elevadores, até 4 pisos ou pequenas moradias unifamiliares, com materiais de construção de curta duração sem renovações, sem espaços exteriores, casas próximas umas das outras, áreas habitacionais de 32 a 46 m<sup>2</sup>;
4. a cidade da pobreza, principalmente aquela caracterizada pelas *favelas*<sup>2</sup>, com total falta de infraestrutura, expostos a riscos climáticos – enchentes – renda familiar muitas vezes abaixo de um salário-mínimo, residências precárias construídas com materiais pouco resistentes, alta densidade de habitantes, com famílias várias vezes grandes.

---

<sup>2</sup> Segundo a definição oficial do IBGE (2019) o aglomerado subnormal (como pode ser identificada a favela) é uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação.

Figura 7. Ribeirão Preto: Elementos da estruturação da cidade. 2018.



## 5.1 | A MOBILIDADE PELA VOZ DOS HABITANTES DE DIFERENTES *HABITATS*

A proposta, nesta parte, é expor como a mobilidade cotidiana pode ser apreendida pela voz dos habitantes dos diferentes *habitats* de Ribeirão Preto: os moradores de Espaços Residenciais Fechados (ERF) e os moradores de habitações sociais (neste caso, tomando dois exemplos: os conjuntos populares Cristo Redentor e Wilson Toni).

Os depoimentos das pessoas são, portanto, importantes para dar voz aos habitantes e, mais ainda, para mostrar empiricamente como a mobilidade, as decisões e, mais amplamente, as experiências urbanas podem ser apreendidas na cidade. As práticas espaciais dependem da experiência

urbana dos indivíduos, que condiciona as formas de acesso (meios de locomoção) e a qualidade da viagem (objetivo da viagem, condições geográficas da cidade, tempo, avaliação). A estratégia adotada foi a exposição e análise da história por meio das respostas (palavras, imagens sugeridas) das pessoas durante as entrevistas. A narrativa refere-se a como fatos, escolhas e atitudes são expostos ao longo do dia das pessoas, tomados como uma série de eventos que se articulam, se complementam e se contradizem, podendo ser repetitivos (ao menos no decorrer do dia, da semana ou em um horário mais amplo), singulares (quando aparecem apenas uma vez) ou resistentes (que persistem na narrativa, ganham força em sua representação) e, conseqüentemente, podem ser considerados como representativos da vida concreta das pessoas.

## 5.2 | A MOBILIDADE DESDE AS VOZES DA “PARTE SUL”

O que atrai os habitantes para os espaços residenciais fechados são, em geral e através do seu discurso, a segurança (em oposição à “violência” deduzida da cidade “aberta”), a tranquilidade (morar num espaço amplo, sem contato com os vizinhos) e o contacto com “natureza” (imagem formada a partir da separação entre sociedade e natureza, que é entendida como algo de fora, identificada com a arborização e os cursos d’água).

As menções a velocidade de deslocamento pela cidade para atingir metas de ida e volta sempre dependem do veículo particular. Como afirmam vários residentes de ERFs: *“Você pega o carro, você paga para ganhar tempo por causa de um horário [...] para ir ou voltar mais rápido. Ir ao supermercado ou levar os cachorros no veterinário »*; *“Uber eu utilizo quando saio para ir aos bares ou a um lugar de estacionamento difícil »*; *“longe do centro da cidade, eu aí não habitaria jamais, tumultuado, perigoso »*; *«eu já pensei em morar no centro da cidade, em um apartamento, mas eu acho que hoje não habitaria por causa do movimento, do fluxo de pessoas »*; *“tudo o que se precisa fazer no centro toma mais tempo »*. As “vozes do sul” contêm repetidos depoimentos que carregam a mesma tendência: o uso de veículos particulares, a velocidade de deslocamento e o fato de o centro da cidade não ser mais um local atrativo para todas as atividades (ou compras, ou seja, uso do tempo para consumo).

## 5.3 | A MOBILIDADE A PARTIR DAS VOZES DA “PARTE NORTE”

É possível apreender que a aceitação de condições precárias acaba sendo um aspecto da reação das pessoas. Veja o depoimento de um morador do Cristo Redentor, quando fala sobre seu bairro em comparação com outras partes da cidade: *“É longe, mas tudo é uma questão de costume, não é? » e completa-se por um argumento territorial que se torna uma barreira urbana: “Como estamos do lado de cá da autoestrada, eles acabam por não se preocupar com estes habitantes »* (Abate, 2021). A configuração da cidade e as possibilidades de mobilidade urbana dificultam ou impedem o acesso das pessoas do Cristo Redentor ao centro (afastamento, transporte público precário, impossibilidade de utilizar outros meios de transporte) ou outras áreas (parques da cidade para recreação).

Abate (2021) mostrou, na Figura 8, os traçados das duas linhas de ônibus que ligam o bairro Cristo Redentor ao centro de Ribeirão Preto. Estes traçados permitem os usuários se deslocarem de um ponto a outro (principalmente do bairro ao centro), mas, por outro lado, sem a possibilidade de utilizarem outros locais da cidade para as suas compras ou lazer. É o “efeito túnel” (Jirón, 2010) que ocorre e mostra que as pessoas se tornam “prisioneiras do espaço” (Santos, 1980). Diz outra voz, de outro bairro (Wilson Toni, conjunto de prédios de quatro andares, sem elevador, construído na última década no âmbito do *programa Minha Casa Minha Vida*, de uma mulher: “*Na cidade, do que você mais se desloca? Uber; Eu faço minhas caminhadas todos os dias. Mesmo agora com os parques fechados, eu caminho todos os dias*»; “*Os transportes coletivos, sim, eu já utilizei muito. Hoje eu utilizo menos, mas eu já utilizei muito* ». Para ir ao centro da cidade, uma outra mulher, residente no mesmo bairro, afirma que “*eu vou por Uber porque lá não há necessidade de pagar estacionamento ou andar muito para encontrar uma vaga na rua* ».

Outro testemunho vem do Jardim Pedra Branca, a leste da cidade, a 13 km do centro, de uma cidadina residente em casa própria, construída através de financiamento, realizada pela família na década de 2010, a entrevistada, estudante em Jaboticabal (cidade 70 km de sua casa), diz: “*Eu utilizo Uber e ônibus. Uber para me deslocar em Ribeirão Preto e o ônibus [intercidades] para ir estudar*».

As “vozes” dos habitantes do norte e leste da cidade testemunham ambiguidades e aspirações. O afastamento da área central é uma característica importante em suas práticas de deslocamento, assim como a dependência do transporte público, mesmo que o veículo particular ou a motocicleta sejam as alternativas mais citadas. Os percursos a pé são raros, e os de bicicleta na maioria das vezes para fins de lazer. No caso de percursos a pé, a situação das calçadas e as condições meteorológicas devem ser lembradas, mesmo que não tenham sido declaradas pelos moradores.

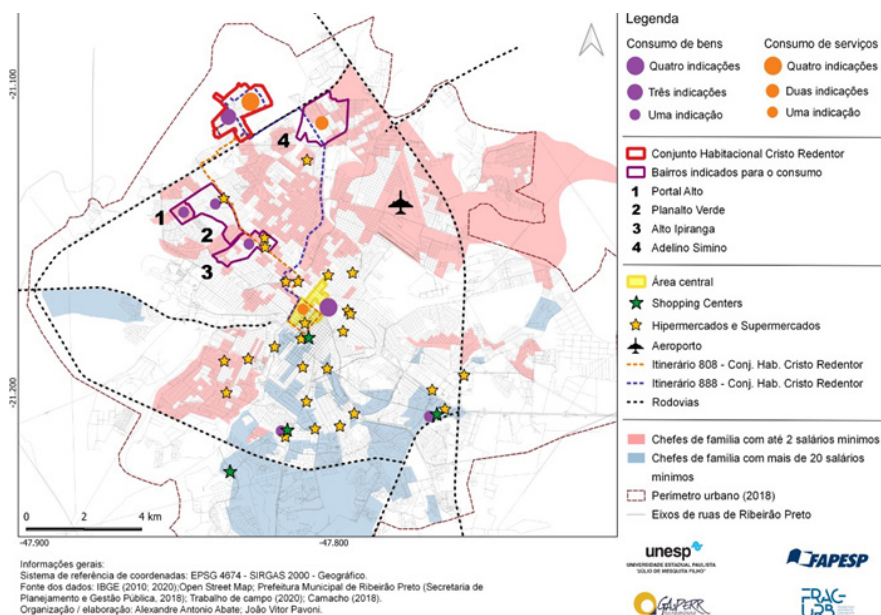
Comparando as partes norte e sul de Ribeirão Preto, podemos dizer que os depoimentos têm sido o componente empírico que usamos para dar voz aos “habitantes da periferia”, sejam eles compostos por conjuntos residenciais para a classe média ou para os menos afortunados. Em termos de renda na cidade de Ribeirão Preto, seja pelos ERF apropriados pela elite econômica local, com amplos espaços residenciais, ruas largas, muros altos, câmeras de vigilância e segurança privada, e acesso a espaços verdes também privados ou privatizado pela localização das residências<sup>3</sup>. As vozes do norte e do sul mostraram a cidade contraditória, que tem parte da população condicionada pelo transporte público, pelo transporte particular via aplicativos ou pelo veículo particular, e parte da cidade que dá as costas às outras, àquele que viaja em um veículo, em particular através de espaços seletivos.

---

3 Podemos, aqui, lembrar o que Ballesta (2016) disse sobre John Jackson: “O fato de suas notas de campo arquivadas serem quase todas fotográficas poderia corroborar sua preferência por escritos *in situ*, baseados sobretudo na captura visual”. Para completar os dados empíricos que serviram para observar a mobilidade na cidade de Ribeirão Preto, utilizamos outra possibilidade metodológica, que foi a aplicação de enquetes no terminal rodoviário urbano. De um total de 6 pesquisas, alguns dados merecem ser analisados.



Figura. 8. Ribeirão Preto. Linhas de ônibus de transporte coletivo entre o bairro Cristo Redentor e o Centro da cidade. 2021.



Fonte: Abate, 2021.

A análise das enquetes aplicadas no terminal central de Ribeirão também revelou aspectos importantes sobre a mobilidade cotidiana através das “vozes dos sujeitos”. Através do Gráfico 1, nota-se que – entre os entrevistados – o tempo médio de deslocamento foi de 30 minutos e 1 hora. (34,5% de 96 pesquisas), 26,2% dependem entre 1h30 e 2h, outros 25% gastam até 30 minutos viajando por esse meio de transporte; e 17,8% dos inquiridos gastam entre 1h00 e 1h30, para se deslocar, enquanto apenas 6% demoraram mais de 2 horas no deslocamento por transporte coletivo.

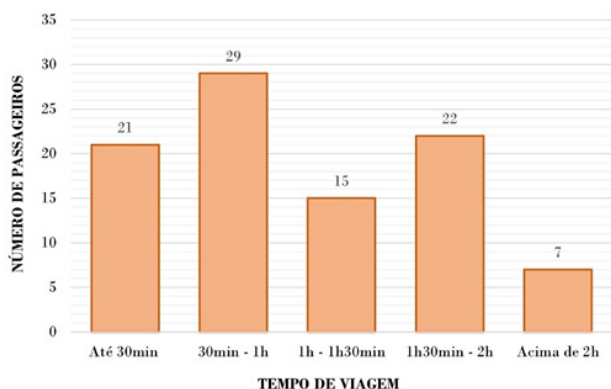


Gráfico 1. Ribeirão Preto: Tempo de deslocamento por meio dos transportes públicos, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Outro ponto analisado por meio das enquetes foi a frequência semanal no uso do transporte público (Gráfico 2). No total, 46,4% dos inquiridos utilizam seis a sete vezes por semana, o que permite deduzir que é para utilização diária deste meio de transporte; por outro lado, 22,6% utilizam o transporte cinco vezes por semana e 19,0% utilizam quatro vezes por semana; finalmente, 20,2% o utilizam três vezes ou menos.

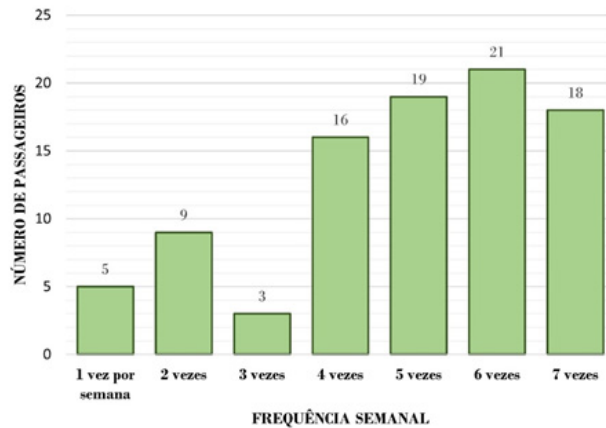


Gráfico 2. Ribeirão Preto: Frequência de utilização do transporte coletivo na semana, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Quanto à utilização de um ou dois ônibus por dia, 72,6% utilizam dois e 38,1% utilizam apenas um, o que neste último caso equivale a não ter de fazer qualquer correspondência entre o ponto de partida e o ponto de chegada. Em relação à motivação para uso do transporte público, o deslocamento em virtude do trabalho se coloca como o principal motivo., 8,2% por motivos de consumo, 9,0% para lazer e 3,3% para estudos. Parte dos entrevistados afirmou utilizar o transporte público por outros motivos, e entre os motivos o principal foi ir a consultórios médicos e hospitais, localizados principalmente no centro expandido de Ribeirão Preto. Nesse caso, pode haver mais de um motivo, incluindo deslocamento.

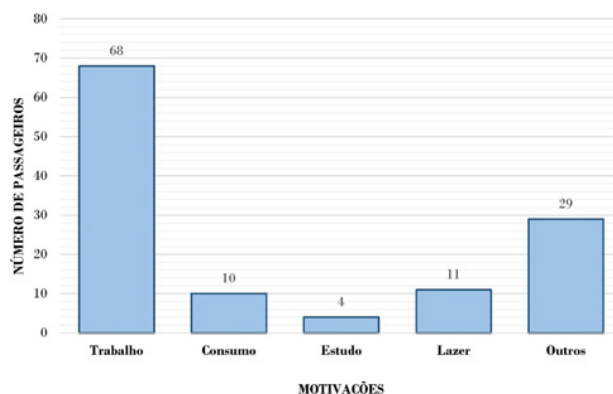


Gráfico 3. Ribeirão Preto: Principais motivações para utilização do transporte coletivo na semana, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Como destino, 29,5% das pessoas responderam que estavam indo para o centro da cidade. Os usuários do transporte público de Ribeirão Preto têm sua origem principal em bairros como o Cristo Redentor, localizado na zona norte, são usuários de bairros com predominância de chefes de família que ganham até três salários-mínimos.

Quando cruzamos esses dados com os indicadores de mobilidade (Figura 6) por áreas de ponderação, um ponto se destaca: o uso do tempo e do espaço são diferentes dependendo do meio de transporte utilizado, por exemplo, quando observamos o tempo de viagem mostrado na Figura 6, vemos – como já apontado – que os moradores da zona sul de Ribeirão Preto, mesmo morando em áreas geograficamente periféricas, têm tempo de deslocamento menor do que aqueles que residem nos setores mais pobres. Esse fato está relacionado ao tipo de modal utilizado, visto que o carro permite fluidez, quando comparado a outros tipos – como o transporte público urbano presentes na cidade. A relação entre renda e tipo de modal não é expressa apenas na Figura 6, mas também por meio das enquetes, visto que o transporte público em Ribeirão Preto é utilizado massivamente por grupos sociais mais baixos.

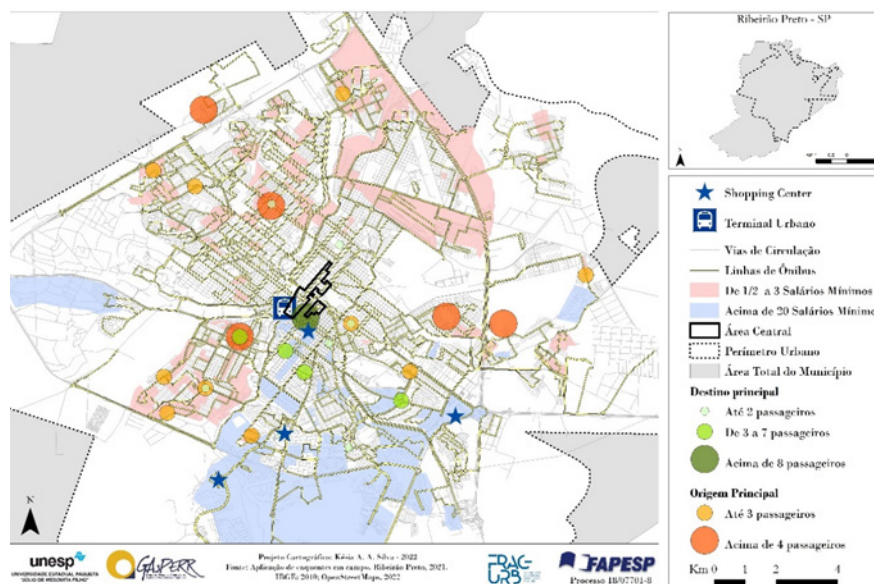
As contradições de preferências nas formas de se deslocar, ou seja, como os usos e apropriações do espaço urbano são feitos pela mobilidade, revelam-se nos processos socioespaciais. A estruturação de determinados modelos de mobilidade, como o transporte rodoviário, e o impacto do transporte motorizado (essencialmente transporte individual), está ligado à produção de morfologias urbanas segregadas e fragmentadas “porque, paradoxalmente, essas infraestruturas que ‘ligam’ fragmentos, criam inúmeras barreiras e linhas que literalmente cortam o espaço físico” (LEGROUX, 2021, p. 4). Além disso, a centralidade desse modelo rodoviário e automobilístico no sistema de mobilidade urbana brasileiro envolve também o processo de periferização, crescimento de vazios urbanos e fragmentação, como afirma Legroux (2021, p. 5):

Do ponto de vista da fragmentação socioespacial, o modelo viário tem impactos nas formas urbanas fragmentadas, ou seja, na intensificação de rupturas, descontinuidades, fragmentos, dispersão urbana. Isso está associado a um modo de vida, em que a lógica dominante (do espaço projetado) definiu a mobilidade como a ligação entre espaços altamente especializados e separados: da casa ao trabalho, do trabalho à academia, da academia ao shopping, do shopping para o clube etc. Nesse sentido, a homogeneização da sociedade resulta em uma crescente diferenciação e separação de lugares (LEFEBVRE, 1968, 1974). A fragmentação da mobilidade expressa também uma fragmentação social no movimento, com a criação de diferentes circuitos separados, para pobres, ricos, mulheres, idosos etc. (JIRÓN, 2010).

Buscando uma visão articulada entre os dados apresentados, pode-se dizer que quase um terço das pessoas tem como principal destino o centro da cidade (onde fica o terminal rodoviário), que chegar ao trabalho equivale à metade dos entrevistados, que mais de dois terços fazem pelo menos duas viagens por dia e essa metade usa o transporte público diariamente para as suas viagens. Por outro lado, mesmo com a imagem consensual de que o transporte público

viu sua qualidade ser questionada e degradada nos últimos anos, ele continua sendo importante para a mobilidade cotidiana de uma parcela expressiva da população, principalmente para as camadas sociais de baixa renda.

Figura. 9. Ribeirão Preto: Principais áreas de origem e de destino dos usuários dos transportes públicos. 2021.



Mesmo que os dados apresentados não sejam suficientes para falar em profundidade sobre a prática espacial ou experiência urbana, eles fornecem pistas para entender a mobilidade das pessoas dessa forma (neste caso, desconsiderando o veículo particular e os deslocamentos via aplicativos ou mesmo a pé, de bicicleta ou motocicleta).

## 6 | CONCLUSÃO

Como primeira conclusão, podemos dizer que o papel do centro da cidade é percebido de forma diferente pelos habitantes de diferentes *habitats*:

1. Os residentes dos bairros de elite (condomínios fechados ou condomínios verticais) colocam o centro da cidade como uma área pouco atraente, onde não pretendem se deslocar a não ser por motivos alheios à sua vontade, por se tratar de uma área densa, com muito movimento e onde é difícil estacionar;
2. No que concerne aos habitantes do Cristo Redentor, um bairro distante do centro histórico de Ribeirão Preto (14 km), eles são condicionados pelos itinerários do sistema de transporte público para sua mobilidade e consumo: viajam principalmente de ônibus em duas linhas que ligam o bairro ao centro da



cidade (“efeito túnel”) e fazem suas compras no centro (uma das extremidades de seus percursos) ou no próprio bairro, com pouca possibilidade de compra ao longo do caminho, em pontos intermediários;

3. A segurança é um tema que se repete por diferentes vozes, tanto do sul quanto do norte da cidade.

Portanto, em Ribeirão Preto, as condições de deslocamento inadequadas caracterizam uma mobilidade restrita e excludente (Abate, 2021), e tornam difícil uma equidade territorial. Seus moradores tornam-se “prisioneiros do espaço” (Santos, 1990).

Para além disso, a propósito da mobilidade geográfica, podemos concluir que as mudanças no sistema de transporte público (ônibus, irregularidades no tempo de circulação, manutenção dos veículos, controle da velocidade, enfim, a precarização do sistema) leva à escolha de outros meios de transporte: o automóvel particular, os sistemas como Uber, 99Táxi, mais rápidos ao fazer a ligação entre o lugar de partida e o lugar de chegada.

Os deslocamentos por bicicleta ou a pé sofrem da falta de espaços exclusivos, da precariedade das calçadas, das distâncias, da topografia, das condições climáticas.

Assim, a mobilidade geográfica das pessoas em Ribeirão Preto não é nem territorialmente nem socialmente uniforme. As preferências são pelo lugar de residência, pelas condições dos sistemas de transportes públicos e à posse de um veículo particular (ou sob demanda), o que leva às utilizações diferentes do espaço, seja por causa das diferentes rotas ou meios de locomoção (que definem os diferentes usos das vias públicas e a velocidade dos deslocamentos). Em relação ao centro principal da cidade, a frequência é mais intensa pelos habitantes com rendas baixas e evitado pelos habitantes com rendas elevadas.

Por fim, ousamos dizer que, em Ribeirão Preto, a produção do espaço urbano é cada vez mais “ex-centrada” – conformando novas centralidades motivadas pela localização dos shopping centers e dos espaços residenciais fechados – mas, ao mesmo tempo, “introcentrada” – com subcentros que ainda não são comparáveis ao centro principal, mas que têm a sua importância no comércio e nos serviços sem, no entanto, ultrapassar o papel do centro principal. Como acontece no “deslocamento” das centralidades para o sul da cidade, podemos dizer que há novos conteúdos na periferia da cidade (e não mais como zona de exclusão – embora o termo requeira mais análise, pois todos são incluído nas relações capitalistas de produção), podemos afirmar que há tendência a uma “perifilância”? ■

## 7 | REFERÊNCIAS

- ABATE, Alexandre A. **As vozes da fragmentação socioespacial**: uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Presidente Prudente, 2022, p. 270.
- ANDRADE, V; LINKE, C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial. 2017.
- BALLESTA J. John Brinckerhoff Jackson, au sein des paysages ordinaires: recherches de terrain et pratiques photographiques amateurs. In: **L'espace géographique**. 2016-3 n<sup>o</sup>, tome 45, p. 211-224.
- BAENINGER, R; *et al.* **Por Dentro do Estado de São Paulo - Polos Regionais**: São José dos Campos, Sorocaba e Ribeirão Preto. Vol. 3. 1<sup>a</sup> ed. Campinas: NEPO-UNICAMP, 2010.
- CALIL Jr; O; FELDMAN, S. **O centro de Ribeirão Preto**: os processos de expansão e setorização. Dissertação de Mestrado. São Carlos: USP. 2003.
- COSTA, H. S. M; COSTA, G.M; MENDONÇA, J. G. de; MONTE-MÓR, R. L. de M. (Org.). **Novas periferias metropolitanas - A expansão metropolitana de Belo Horizonte**: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: Editora C/Arte. 2006.
- DAL POZZO, C. F. **Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas**: os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Tese de Doutorado. Presidente Prudente: UNESP. 2015.
- ELIAS, D. **Globalização e Agricultura**: a região de Ribeirão Preto. São Paulo: EDUSP, 2003.
- FIX, Mariana. **São Paulo, cidade global**: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo. 2007.
- GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva. 1<sup>a</sup> ed. 2013.
- IBGE (2010). **Censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE.
- ITDP. **Índice de Caminhabilidade, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento**. 2016.
- JIRÓN, P. **Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile**: International Political Sociology. vol. 4, p. 66–79. 2010.
- LEGROUX, J. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. In: **Revista GEOgraphia**. Rio de Janeiro: UFF. v. 23. 2021.
- SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p. il.
- SILVA, K. A. A. de, TEIXEIRA, V. de M. L., SPOSITO, E. S. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. In: **Revista Geografares**, jul-dez, p. 113-139. 2021.
- SPECK, J. **A Cidade Caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva. 1<sup>a</sup> ed. 2012.
- SPOSITO, E. S. **La movilidad en la ciudad del automóvil en Brasil**. Presidente Prudente: UNESP. 2021.
- SPOSITO, E. S., SPOSITO, M. E. B. Sociospatial fragmentation. In: **Revista Mercator**. Fortaleza, v.19, e19015. 2020.
- SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de centralidade urbana. In: **Revista de Geografia (UNESP)**, São Paulo: UNESP. v. 10, p. 1-18. 1991.
- SPOSITO, M. E. B.; GOES, E. M. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora da Unesp. 2013.
- ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital**: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. Tese de Doutorado. São Paulo: UFABC. 2018.

Recebido em: 02 de julho de 2022

Aceito em: 06 de outubro de 2022