

# 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, rodrigo.hidalgo@geo@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

artigo

# MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ACCESSIBILITÉ DANS LA VILLE FRAGMENTÉE: LE CAS 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

\*Ce texte est l'un des résultats de la  
recherche réalisée dans la modalité  
"projet thématique" financé par la Fapesp  
(Fundação de Amparo à Pesquisa do  
Estado de São Paulo), n° 2018/07701-8.

## 1 | INTRODUCTION

A cidade atual é reestruturada, quando o processo de reestruturação da cidade do ponto de vista da mobilidade e, notadamente, através do movimento dos habitantes revela transformações no nível da estrutura urbana. O espaço urbano e seu tecido urbano reestruturado pelo movimento cotidiano dos habitantes e o sistema de mobilidade propriamente dito (técnica, transporte, frequência) podem ser colocados em evidência a fim de fazer emergir o estado fragmentado da cidade. A mobilidade representa, assim, um desafio maior da reestruturação da cidade, especificando seu papel de ligação, de conexão e, acima de tudo, sua capacidade de fazer "mover" os elementos considerados estáticos no espaço como bens e informações.

O processo de desenvolvimento urbano remete à fragmentação socio-espacial. Ela é entendida como um processo que engloba outros fenômenos como a segregação e a auto-segregação afetando a mobilidade e a acessibilidade dos habitantes, especialmente quando o vínculo com o centro urbano e a centralidade urbana, no nível intra-urbano, é o desafio principal. A compreensão da fragmentação socio-espacial, além das formas urbanas, passa pela análise da vida cotidiana, principalmente através das dimensões de reprodução social das sociedades capitalistas, tais como o consumo, os lazeres, o moradia, o trabalho e a mobilidade (LEGROUX, 2021). De acordo com este autor, a compreensão dos processos fragmentados vis-à-vis do cotidiano urbano e as práticas espaciais é uma "metodologia". Entre as dimensões da vida cotidiana mencionadas acima, a mobilidade faz o elo entre os outros, em uma cidade cada vez mais fragmentada: "(habitar,

consumir, lazeres, trabalho, relações, educação, saúde, etc.), o deslocamento (inclusive o orçamento necessário para financiar os deslocamentos) e os elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas)" (LEGROUX, 2021, p. 2).

As práticas espaciais estruturam relações importantes no interior dos setores urbanos, especialmente aquelas relacionadas às atividades comerciais e de serviços do cotidiano. Essas práticas são reveladoras de uma lógica fragmentada, substituindo a lógica centro-periferia das décadas 1990, e nas quais a mobilidade e a acessibilidade são afetadas pelo novo modelo de cidade fragmentada. No tempo da "cidade do automóvel", desde as décadas 1970, no Brasil, além das metrópoles, as cidades médias são os locais onde a precarização do transporte público favorece o carro individual e os transportes alternativos, como "uberização" e os mototaxis. Isso impacta as relações de proximidade, especialmente no nível da mobilidade dos habitantes que se torna limitada devido à falta de infraestruturas locais, seja no nível dos transportes em comum ou ainda no nível das infraestruturas permitindo uma melhor pedestrianização, e em sua inter-relação com as atividades econômicas e o local de residência dos habitantes.

Exemplos empíricos demonstrarão a superposição dessas lógicas, especialmente como elas podem determinar as diferentes práticas espaciais dos habitantes. Os resultados desta análise podem trazer uma reflexão sobre a fragilidade socio-espacial dos habitantes em relação a

concerne la mobilité. Elle permettra aussi de mieux visualiser les inégalités socio-spatiales existantes entre les périphéries et les zones centrales à travers une étude comparée entre les espaces résidentiels fermés et les espaces du logement social.

Ainsi, pour comprendre la mobilité quotidienne dans la ville fragmentée, le texte est structuré en quatre parties. Dans la première, la problématique de l'étude est mise en évidence, en présentant les aspects théoriques de la mobilité quotidienne et de l'accessibilité. Dans la seconde, la structuration de la ville de Ribeirão Preto est discutée et articulé avec la problématique et méthodologies utilisées dans la partie suivante. Enfin, les données empiriques, la cartographie de Ribeirão Preto, sera confrontée à la théorie présentée dans la première partie. Dans les conclusions, certaines questions pointent vers ce qui peut aller au-delà de l'étude menée.

## 2 | PROBLÉMATIQUE: LA BASE THÉORIQUE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS LA VILLE FRAGMENTÉE

La ville contemporaine (comme c'est le cas de Ribeirão Preto, une ville que nous considérons moyenne) se présente comme un espace fragmenté, selon sa forme et son contenu. En termes de forme, la localisation des différents *habitats* (tels que les espaces résidentiels fermés, les grands ensembles de logements sociaux, les bidonvilles et la ville consolidée, historiquement construite et résiliente) définit la "plasticité" de l'espace urbain et les changements des infrastructures ; et les activités économiques, principalement le commerce et les services. L'évolution de la qualité des commerces et des services dans l'espace central, c'est-à-dire par l'émergence de structures multi(poly)centriques, la capacité de déplacement, la spécification de l'accessibilité, les possibilités de locomotion, les pratiques et le quotidien urbain révèlent, donc, le contenu de la fragmentation, qui peut être focalisé par différentes dimensions, comme le montrent Sposito, Sposito (2020, p. 2):

Whether related to economic, social, cultural, or political dimensions, historically the analysis of spatial differentiation has been important for those professionals focused on the study of urbanization and cities. Convergences and divergences, consensus and conflicts, coalitions, and contradictions of different orders have been made clear, either through the study of socio-spatial segregation and self-segregation or through a comprehension of the forms and manifestations of socio-spatial inclusion and exclusion. These dynamics should be associated with the socio-spatial fragmentation process but are often presented superficially as synonyms for it. Our understanding is that such processes (segregation, self-segregation, exclusion, and differentiation, defined as urban, spatial, socio-spatial, etc.) compose socio-spatial fragmentation, in multiple combinations that depend on the urban realities taken as references.

La fragmentation socio-spatiale, du point de vue des mutations récentes, peut être un objet à l'échelle de l'Amérique Latine et à l'échelle de la ville moyenne. Dans le cas de l'Amérique Latine, on peut comprendre la fragmentation en affirmant que la différenciation territoriale et la stigmatisation ont accru les inégalités socio-spatiales. Cet aspect devient plus évident avec la croissance de "nouvelles formes d'habitat urbain associées à l'existence d'espaces résidentiels fermés contrôlés par des systèmes de sécurité et de surveillance, générant des dynamiques de ségrégation et d'auto-ségrégation articulées entre eux" (SPOSITO, GÓES, 2013).

La fragmentation socio-spatiale repose également sur quatre autres processus : la séparation accrue des espaces de consommation, l'expansion des grandes surfaces commerciales et de services (centres commerciaux et hypermarchés) et le fonctionnement des entreprises à l'échelle internationale (réseaux de franchise et magasins) ; et le déclin relatif de l'importance de l'espace public, accompagné d'un changement de sa valeur et de son contenu, entraînant parfois à sa conversion en espace de circulation dans les fractions de la ville ou le désir de sécurité et de contrôle est amplifié. Ces deux derniers processus ne seront pas traités dans ce texte, mais ils ont été évoqués afin de présenter la fragmentation socio-spatiale dans ses différentes composantes conceptuelles.

En considérant maintenant les aspects de la mobilité quotidienne, on peut dire qu'elle comprend la possibilité qu'ont des personnes, des biens et des informations de se déplacer d'un point à un autre, dans la ville ou entre eux, ou entre ville et campagne, campagne et ville, par un moyen de locomotion. Par conséquent, elle peut être affectée par les caractéristiques de l'environnement physique et de la forme urbaine, telles que le relief, l'hydrographie et le tracé des routes. Aussi par les conditions sociales et économiques des habitants, telles que le pouvoir d'achat, l'âge, le niveau d'instruction, des attributs de la marchandise comme taille, poids, périssabilité et, enfin, par l'information, qui est donnée par la capacité d'équipement des réseaux internet et son accès. Quant à l'environnement urbain, les éléments les plus importants sont : l'éclairage public, les trottoirs, les rampes pour handicapés, les arbres et parcs, et le pavage urbain.

Quand on parle de mobilité quotidienne et de pratiques spatiales basées sur l'urbanisation brésilienne, on peut dire qu'elle présente de profondes inégalités socio-spatiales, ségrégation et auto-ségrégation, associées au concept de fragmentation socio-spatiale, ressenti par les habitants des périphéries urbaines, tant ils sont éloignés des territoires les mieux desservis par les moyens de transports et de consommation collectifs (infrastructures, équipements et services urbains).

Nous partons également de l'idée que la mobilité qui s'applique, généralement, au déplacement des personnes, peut aussi s'étendre aux biens de consommation. C'est la possibilité qu'ont ces éléments de se déplacer d'un point du territoire à un autre par certains moyens (voiture, vélo, moto, transports en commun) en tenant compte d'aspects souvent négligés par les études techniques : les contraintes géographiques (le relief et les conditions climatiques).

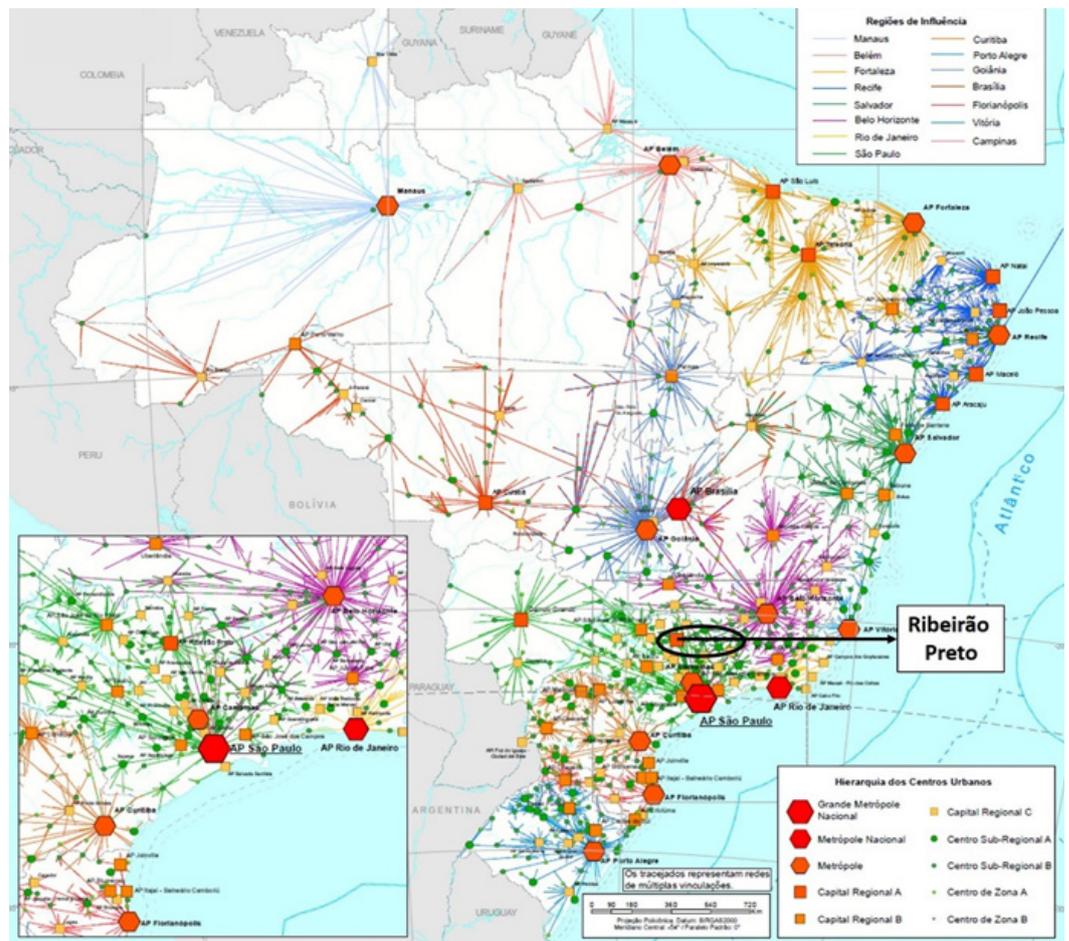
L'accessibilité étant liée aux conditions individuelles pour atteindre un certain lieu "en raison des attributs y inséparables" (SPOSITO, 2021), d'autres éléments doivent être pris en compte : concernant la forme urbaine, les tracés et leur maillage ; concernant les conditions socio-économiques des personnes, le pouvoir d'achat, l'âge, le niveau d'éducation, l'état de santé, la disponibilité et la capacité d'accès

et l'expérience urbaine (SPOSITO, 2021, p. 1). En bref, l'accessibilité dépend des caractéristiques de chacun et de l'environnement géographique, à l'époque de l'avancement des moyens technologiques (information et communication) "qui ont pris de l'importance dans la vie quotidienne des personnes" (SPOSITO, 2021, p. 2).

### 3 | PRÉSENTATION DE RIBEIRÃO PRETO

Le périmètre d'étude est la ville de Ribeirão Preto, ainsi certaines informations sont indispensables pour procéder à l'exposition des informations géographiques. La population estimée de la commune était de 720.116 habitants en 2020, selon l'IBGE (Institut Brésilien de Géographie et Statistique). Son pourcentage de population urbaine était de 99,7%. Le PIB annuel par habitant en 2019 était de R\$ 50.270,98 (supérieur à la moyenne nationale, qui était de R\$ 39.575 en 2020, mais inférieur à celui de l'état de São Paulo, qui était de R\$ 62.341,21 en 2020, selon la Fondation Getúlio Vargas) ce qui équivaut à US\$ 9.923,20 (équivalent au PIB par habitant de pays comme l'Argentine et le Mexique). L'IDH (Indice de Développement Humain) de la municipalité équivaut à 0,800 (au-dessus de l'IDH du Brésil, qui était de 0,765 en 2021, selon Agência Brasil, une agence gouvernementale fédérale).

Figure 1. Localisation de Ribeirão Preto dans l'état de São Paulo selon les Régions d'influence des villes (IBGE, 2018)



Ribeirão Preto est l'une des principales villes de l'état de São Paulo, fondée en 1871, située dans une zone très importante du point de vue socioéconomique (Fig. 1). Pôle technologique et l'un des principaux parcs agro-industriels, la ville est liée au processus de modernisation (ELIAS, 2003) développé dans l'Etat de São Paulo. Politiques gouvernementales fédérales et étatiques sur les infrastructures, la recherche technologique, le crédit agricole, etc. l'ont mise en valeur dans le domaine de l'agro-industrie et ont stimulé sa croissance démographique, en se concentrant sur la forme de structuration de l'espace urbain, car elles ont stimulé le développement de l'immobilier dans la ville.

Pour Elias (2003), Ribeirão Preto, bien que caractérisée comme une zone importante et même comme un îlot de modernité, a eu son développement économique basé sur une modernité incomplète "dans laquelle la richesse superpose un éventail important de décalages et déséquilibres d'activités économiques, sociales et culturelles" (p. 328).

Figure 2 – Ribeirão Preto. Situation géographique. 2020.



Fontes: Malha municipal e estadual censo demográfico, 2010.  
Elaboração do Mapa: Késia Silva, 2020.



À partir de la seconde moitié du XXe siècle, des changements importants ont été observés dans le processus de développement économique et social du pays, avec des impacts sur la restructuration urbaine (selon le réseau urbain) et sur la ville (à propos de son tissu urbain).

Il y a eu une baisse du taux de croissance des métropoles et une augmentation démographique des villes moyennes. De nombreuses villes brésiliennes de taille moyenne, comme Ribeirão Preto, à la suite de la restructuration économique qui a commencé au milieu des années 1970, ont changé leurs fonctions au sein du réseau urbain et ont commencé à jouer non seulement des rôles régionaux, mais ont également commencé à jouer de nouveaux rôles dans la division internationale du travail. Parallèlement à ces changements, de profondes transformations de

l'espace urbain se sont produites, telles que : a) un élargissement important du tissu urbain ; b) l'émergence de nouvelles centralités, de nouvelles formes d'habitat et de consommation ; c) augmentation des inégalités et des différences urbaines, déjà observées par Sposito et Góes (2013).

La ville avait sa dynamique économique soutenue par des activités agro-exportatrices liées à la monoculture du café. Cependant, entre 1940 et 1980, en plus de connaître une intense modernisation et de modifier sa matrice économique, une grande partie de la population active étant désormais employée dans le secteur tertiaire, la ville est devenue le plus grand producteur de sucre et d'éthanol au monde. Du fait de cette dynamique, Ribeirão Preto a commencé à accueillir un nombre important de migrants, supérieur aux moyennes des autres communes (ZAMBONI, 2018).

Au cours des décennies suivantes, des transformations se sont produites avec l'apparition de zones de concentration commerciale et de services, générant de nouvelles centralités et de nouvelles formes d'habitat (POZZO, 2015).

Une double structure urbaine se consolide, créée au début de l'occupation de la ville. Le secteur nord a été consolidé sur la base de la construction de lotissements à faible revenu et des actions du gouvernement fédéral et des états dans le secteur du logement, tandis que le sud a été consolidé en tant que zone de résidence de l'élite. À la suite de ces processus plus récents de restructuration spatiale, dans plusieurs villes brésiliennes, dont Ribeirão Preto, de nouveaux groupes sociaux ont commencé à occuper les zones périphériques de la ville, ce qui implique une autre signification du concept de périphérie et la reconnaissance de l'émergence d'une "nouvelle périphérie" avec de nouveaux contenus (COSTA, 2006).

On y observe les "vecteurs d'expansion" entre les années 2000 et 2010. Le secteur sud est celui qui a subi le plus de transformations, du fait de l'action des acteurs locaux, tant du secteur privé que public, qui a produit un environnement urbain destiné à l'élite (ZAMBONI, 2018). Entre 1954 et 2013, plus de 68 espaces résidentiels fermés ont été construits à Ribeirão Preto, marqués par un processus d'auto-ségrégation, la plupart situés dans le vecteur sud (POZZO, 2015).

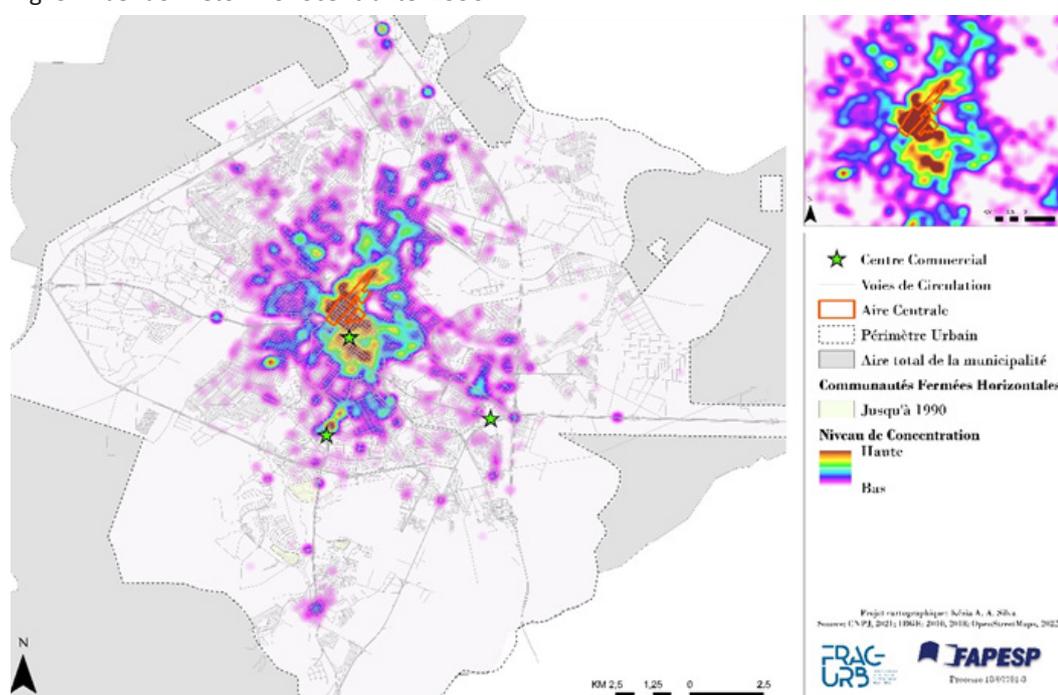
D'autre part, la zone nord, déjà caractérisée par le fait d'être la zone de résidence de la population aux revenus les plus faibles, s'est développée et se développe grâce à des actions de programmes de logement d'intérêt social, le plus récent du *Minha Casa Minha Vida*. Cette portion territoriale est également marquée par un mélange d'occupation urbaine et de bidonvilles. Le nombre de favelas entre 2016 et 2018 est passé de 50 communautés à 96. Ces faits reflètent non seulement la différenciation socio-spatiale, principalement entre le nord et le sud, mais aussi l'approfondissement des inégalités entre les habitants de Ribeirão Preto. Ce que l'on peut observer, c'est que la multi(poly)centralité de Ribeirão Preto a acquis de nouvelles conformations entre 1990 et 2019.

À travers la spatialisation des données du CNPJ (Registre National des Personne Juridiques), on peut affirmer qu'en 1990, il y avait une forte concentration des CNPJ dans la zone centre et, au contraire, une faible concentration des succursales dans la ville comme un ensemble. Le centre lui-même augmente sa superficie vers

le sud. Puis, dans les années 2010, d'une part, on constate la forte concentration des CNPJ dans le secteur sud, avec une baisse de concentration dans la zone centre (27%) et, d'autre part, une concentration importante des branches dans le secteur sud (32% du total de la ville).

À Ribeirão Preto, les stratégies des agents immobiliers locaux, liées aux agents qui travaillent dans le secteur commercial, mais à l'échelle nationale, les concessions de la puissance publique et l'expansion du secteur du commerce et des services vers le sud, ont produit un espace homogénéisé (dans la production de logements dans des espaces résidentiels fermés de haut standing), différencié (en termes d'exclusivité, de surveillance et de sécurité externalisée) et valorisé (en raison de la capacité à produire le revenu différentiel absolu de manière amplifiée par des actions marketing et l'hypothèse de l'idéologie de la sécurité urbaine). Il s'agit de zones visant l'acheteur adéquat et le capital suffisant, ainsi que des points de verticalité du capital.

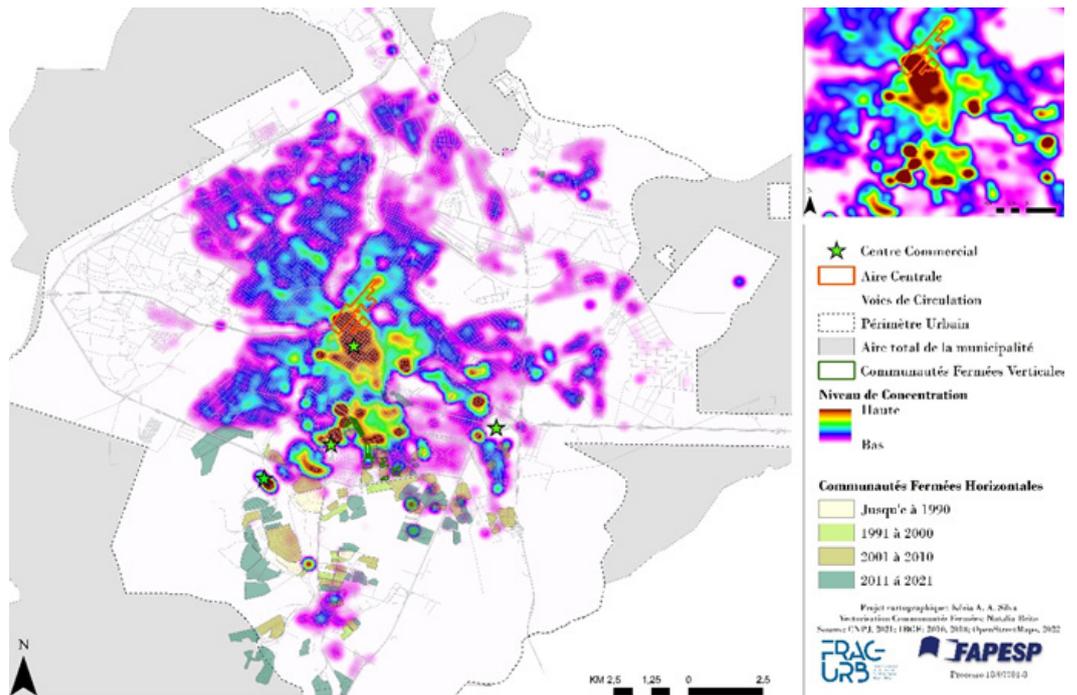
Fig. 3. Ribeirão Preto. Monocentralité. 1990.



Autrement dit, les changements dans les espaces urbains des villes moyennes ont été plus intenses à partir des années 1970 à cause de la diversification au travers de nouveaux centres d'activités économiques et des centres commerciaux, sièges d'entreprises, de nouveaux services et formes d'*habitat* qui se sont localisés dans des aires périphériques. Le centre est une aire de convergence dans la ville et entre des villes proches (réseau urbano-régional).

La multicentralité peut être comprise comme résultat de la formation d'autres zones de concentration de commerces et de services en plus du «centre principal», et influent sur la perte relative d'importance du centre principal. La multi(poly) centralité, d'autre part, exprime plus clairement les transmutations de la structure urbaine des villes dans le monde contemporain, car ce qui est observé n'est pas seulement la multiplication des zones centrales, mais surtout la diversification de leur contenu social et économique.

Fig. 4. Ribeirão Preto. Multi(poly)centralité. 2021.



Au-delà de ces définitions, la ville présente de nouveaux *habitats*: des ERF (des grands ensembles résidentiels de haut gamme fermés), des grands ensembles résultant des programmes publics de financement de l’habitation, comme c’est le cas, au Brésil, du *Programa Minha Casa Minha Vida* (PMCMV).

#### 4 | MÉTHODOLOGIE: ENTRETIENS, ENQUÊTES, CARTOGRAPHIE

L’appréhension des processus fragmentaires à travers la perspective de la mobilité s’est faite à travers trois démarches méthodologiques; 1) des entretiens avec des citoyens appartenant à différents groupes sociaux; 2) application d’enquêtes dans les terminaux urbains pour analyser la mobilité et l’accessibilité, principalement des groupes sociaux appartenant aux couches sociales les plus basses; 3) la représentation cartographique des phénomènes urbains étudiés dans la ville.

Les entretiens, menés auprès de citoyens, ont suivi une typologie constituée à partir des variables *habitat*, âge et sexe. Nous considérons qu’à partir de l’*habitat*, les conditions socio-économiques, la mobilité et l’accessibilité seraient appréhendées, en plus du profil des personnes interrogées, les résidents de deux groupes :

1. **Habitats populaires:** grands ensembles de logements unifamiliaux (plus de 500 maisons) ; petits projets de logements unifamiliaux (moins de 500 maisons) ; grandes copropriétés verticales multifamiliales populaires (plus de 500 logements) ; les petites copropriétés multifamiliales populaires verticales ou horizontales (moins de 500 logements) ; quartiers traditionnels ; quartiers irréguliers (*squatters, slums...*).

**2. Habitats de classe moyenne et d'élite:** copropriétés verticales de moyenne et haute standing ; de grands espaces résidentiels fermés de moyen et haut standing (plus de 100 maisons) ; petits espaces résidentiels fermés de moyen et haut standing (moins de 100 logements) ; quartiers ouverts traditionnels de classe moyenne et haut standing.

Le choix d'interroger des citoyens d'âges et de sexes différents, résidents dans des zones variées de la ville, permet une analyse plus étendue des pratiques spatiales, ainsi qu'une meilleure compréhension sur le quotidien des habitants en matière de travail, d'études, de consommation et de loisirs. Hommes et femmes ont été interrogés, dans les tranches d'âge suivantes : 18 à 30 ans ; 31 à 65 ans ; au-dessus de 65 ans.

Les entretiens ont été menés en mai 2020 et sont composés de 81 questions regroupées selon les sujets d'intérêt pour la recherche : a) questions introductives ; b) logement ; c) loisirs ; d) mobilité ; e) consommation ; f) travail ; g) autres sujets.

Les sondages (enquêtes) ont été appliqués dans des zones de forte concentration ou de circulation de personnes (surtout lorsqu'une centralité a été définie – centre-ville, gare routière). L'objectif principal des enquêtes était de saisir les usages des temps individuels, les moyens de transport, la qualification de la vie quotidienne des personnes, leur situation financière par rapport au type de transport et de déplacement, etc. La première donnée évoquée – l'emploi du temps – rend possible la comparaison entre les heures passées de la journée dans les transports (notamment ceux qui utilisent les transports en commun) et le travail ou les loisirs.

L'utilisation d'un modèle préétabli montre que les formulaires utilisés lors des entretiens directs dans un lieu prédéfini, ont été remplis par des enquêteurs qui circulaient librement autour de la gare routière. Il a été toujours veillé que le choix des interviewés, soit différencié par âge et par sexe. Les informations individuelles enregistrées dans les formulaires ont constitué une base de données de nature qualitative qui, une fois comparée aux entretiens réalisés avec d'autres habitants, a pu aider à qualifier les espaces centraux et sous-centraux.

La représentation cartographique des phénomènes urbains, notamment des principales dimensions empiriques objet de cet article – consommer, travailler, circuler, habiter, loisir – nous permet de réaliser de multiples analyses socio-spatiales. D'une part, il s'agit de combiner plusieurs données de différentes catégories concernant telles dimensions ; d'autre part il s'agit de les confronter avec des données qualitatives issues des entretiens et enquêtes réalisés avec les habitants. Cette méthodologie révèle des aspects multisectoriels à propos du quotidien et des pratiques spatiales des habitants. La différenciation socio-spatiale est mise en cause par l'éloignement des différentes dimensions du quotidien et résulte dans d'autres processus socio-spatiaux comme la ségrégation et l'auto-ségrégation, menant à l'idée de la ville fragmentée. En outre, la qualité des espaces de circulation du quotidien, comme les routes, trottoirs, éclairage public, arborisation, peuvent plus ou moins renforcer cette différenciation selon les espaces de référence d'*habitat*.

Ainsi, la représentation cartographique des phénomènes socio-spatiaux liés à la mobilité a plusieurs objectifs. Un premier est celui d'identifier les activités économiques sur le territoire en lien avec les données sur le transport en commun, principalement les lignes de bus, et les différentes formes d'*habitat* tels que les lotissements populaires du *Programa Minha Casa Minha Vida* ou les espaces résidentiels fermés sécurisés. Un deuxième, de qualifier les espaces de circulation par secteur et catégories de revenus familiaux, afin de faire sortir les inégalités centre-périphérie vis-à-vis de la mobilité quotidienne. Et un troisième, en lien avec les deux précédents, de confronter ces données cartographiques aux entretiens avec les habitants.

## 5 | ANALYSE ET RÉSULTATS: MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET PRATIQUES SPATIALES

La proposition, dans cette partie, est d'exposer comment la mobilité quotidienne peut être appréhendée par les récits des résidents de différents *habitats* à Ribeirão Preto : résidents de copropriétés résidentielles fermées et résidents de logements sociaux. Les témoignages de personnes sont donc importants pour donner la parole aux habitants et, plus encore, pour montrer empiriquement comment la mobilité, les décisions et, plus largement, les expériences urbaines peuvent être appréhendées dans la ville.

Les pratiques spatiales dépendent de l'expérience urbaine des individus, qui conditionne les formes d'accès (moyen de locomotion) et la qualité des déplacements (objectif de déplacement, conditions géographiques de la ville, temps, évaluation).

Par conséquent, parallèlement aux pratiques spatiales, l'analyse de la mobilité et du processus de fragmentation socio-spatiale dans la ville de Ribeirão Preto est réalisée dans ce travail à travers l'espace, comme le propose Legroux (2021). Ainsi, les figures 5 et 6 présentent la dimension de l'espace conçu dans la structuration de la mobilité à Ribeirão Preto. Pour Legroux (2021) l'espace conçu par Lefebvre (1974), c'est-à-dire celui pensé et construit par le pouvoir politique, économique, à travers les aménageurs, les urbanistes et les technocrates – en termes de mobilité, est lié à l'un des aspects de la définition de mobilité proposée par Kaufmann, Bergman et Joye (2004) : accessibilité. Du fait que l'accessibilité dépend des conditions matérielles, des moyens de transport et de communication, des équipements accessibles, et des conditions de localisation à réaliser, les structures qui composent l'espace conçu sont des éléments d'analyse de l'accessibilité.

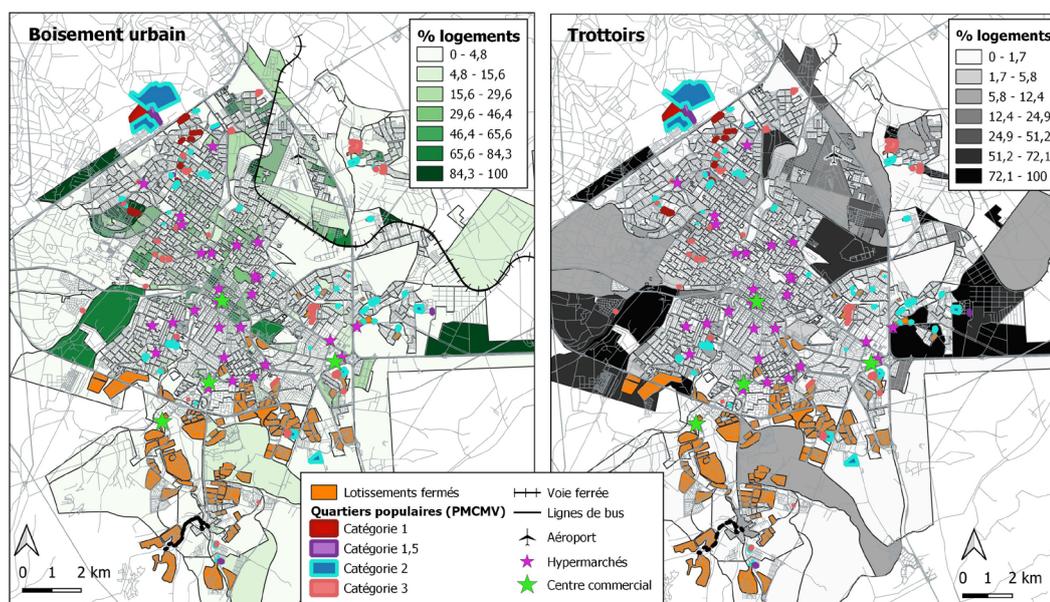
A l'évidence, l'espace pensé implique une approche attentive des structures, des conséquences de ce qui a été planifié et construit, ce qui, pour le thème de la mobilité, pourrait être pensé par le biais de l'oppression, de ce qui est imposé : localisations résidentielles, offres en termes d'infrastructures et, donc, en termes de temps de trajet, de coûts de transport, d'accessibilité à la ville, ou encore en termes d'immobilité totale (LEGROUX, 2021, p. 3).

Afin de qualifier les espaces de circulation par secteur, nous mettons en exergue la notion de "walkability" ou "marchabilité" ou du potentiel piétonnier, en visant à déterminer les conditions de l'espace urbain qui motivent le transport actif dont la marche à pied et, ainsi, d'utilisation de l'espace public (ITDP, 2016). Cette notion établit les paramètres fondamentaux d'attraction du piéton vers les centres urbains, tout en créant des conditions pour la fluidité du transport public, le rayonnement du commerce local et des équipements culturels (SPECK, 2019; ANDRADE, LINKE, 2017; GEHL, 2010). Elle ne vise que les éléments physiques comme les caractéristiques des voies de déplacement, mais aussi l'utilisation du sol (distribution des activités économiques), la politique urbaine, etc. Pour la cartographie des secteurs favorisant la piétonnisation, nous avons choisi d'utiliser uniquement les données sur l'absence d'arborisation et de trottoirs devant le domicile (selon l'IBGE, 2010).

Quand on analyse spatialement l'absence de trottoir ou d'arbres devant le domicile par secteur de l'IBGE (Fig. 5), on vérifie que Ribeirão Preto possède une bonne distribution de domiciles avec peu de secteurs sans trottoirs ou boisement urbain, ce qui montre une puissance locale en termes de politiques publiques à favoriser le transport en commun et les modes doux. Les secteurs en vert et gris foncé indiquent, respectivement, une forte absence d'arbres et trottoirs devant le domicile.

Les résultats de cette analyse peuvent apporter une réflexion à propos de la fragilité socio-spatiale des habitants en ce qui concerne la mobilité active comme la marche à pied. La ville de Ribeirão Preto a une bonne capacité à améliorer les conditions de mobilité à modes doux, notamment par l'installation d'équipements publics

Fig. 5. Ribeirão Preto : absence de trottoirs et boisement urbain devant le logement, 2010.



urbains, mais elle développe massivement les infrastructures pour l'utilisation de l'automobile individuelle. Certains quartiers périphériques sont des lieux moins bien lotis au niveau de la desserte en équipements publics pouvant favoriser la marche à pied comme la présence de trottoirs et d'espaces verts urbains.

Dans le même sens de présentation des indicateurs qui qualifient les structures de mobilité, la figure 6 présente un ensemble de données sociodémographiques et des indicateurs de mobilité sélectionnés pour Ribeirão Preto par Aires de Pondération<sup>1</sup> (AP). En ce qui concerne les déplacements urbains, les indicateurs présentés dans la figure 6 permettent de caractériser certains aspects des inégalités liées au temps de déplacement. En fait, les données ne montrent pas la relation expresse entre les lieux de travail, de consommation et de loisirs, mais compte tenu des niveaux de concentration des échanges et des services démontrés précédemment, certaines corrélations peuvent être relevées (confrontez les figures 3 et 4).

L'analyse de la relation entre le nombre de ménages par véhicule et le revenu des chefs de ménages révèle que les Aires de Pondération (AP) comptant le plus grand nombre de chefs de ménages qui, en 2010, percevaient moins d'un salaire minimum, sont celles qui comptent le moins de voitures particulières, comme dans les aires 3, 4, 14 et 17.

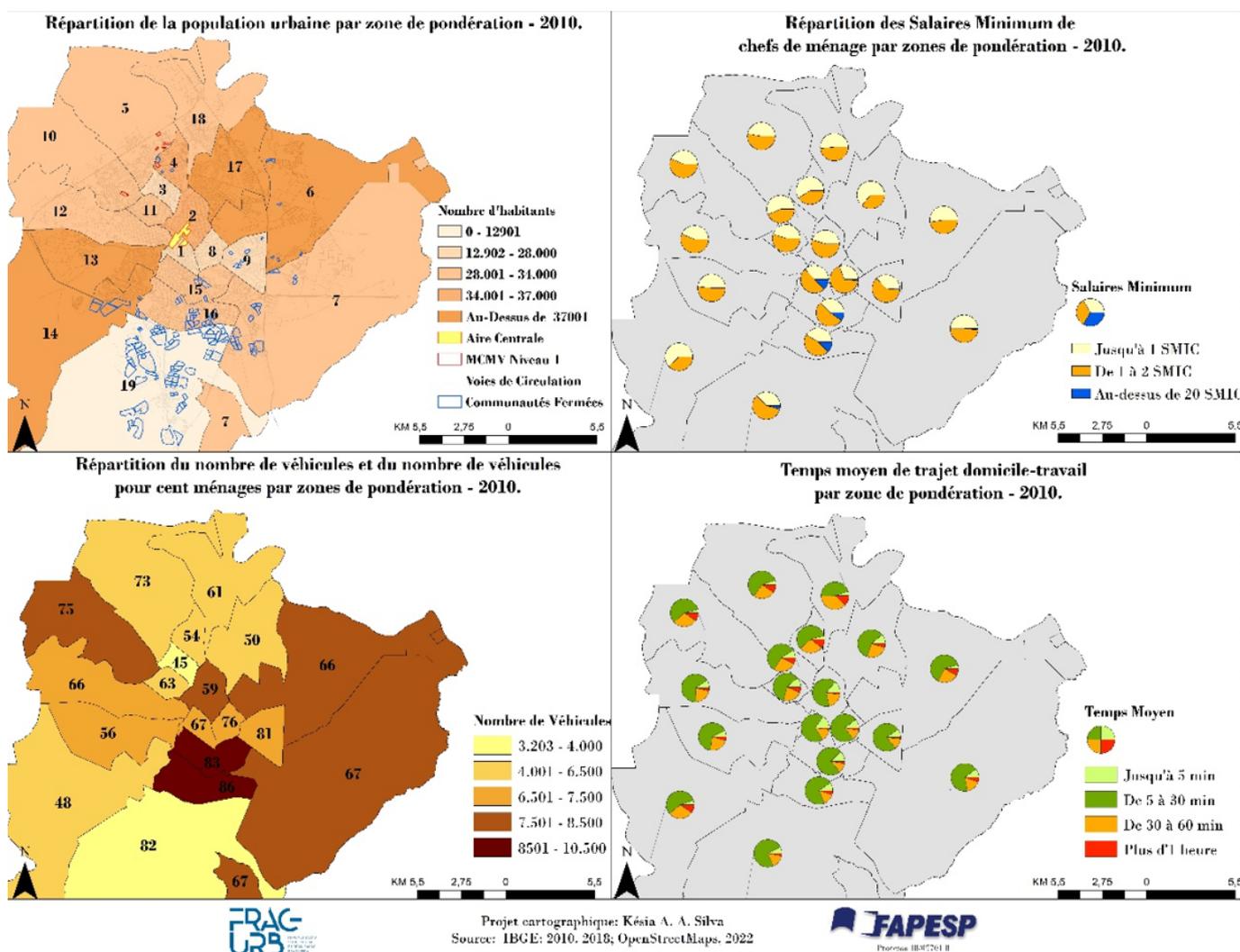
En revanche, la possession d'une voiture particulière s'exprime davantage dans les portions d'habitation des segments sociaux à plus fort pouvoir d'achat. Par exemple, l'AP 19 de Ribeirão Preto, où se situe le quartier Bonfim Paulista, connu pour la concentration de grands espaces résidentiels fermés, avait le plus faible taux de ménages par voiture en 2010, approchant la proportion d'un ménage par véhicule. Cependant, même étant situé à la limite urbaine de la commune, le temps de déplacement entre le lieu de résidence et le travail était plus court dans cette zone de pondération, lorsqu'on le compare à ceux situés en périphérie de la zone nord.

La densification de l'automobile dans les zones de pondération où se situent les couches sociales supérieures et les lotissements fermés démontre que la mobilité individuelle n'est pas une cause, mais une condition de la reproduction de la vie quotidienne d'une partie de la population qui choisit de nouveaux modes de transport. L'avènement des transports individuels et l'étalement du tissu urbain étaient déjà des phénomènes liés à la ville moderne, mais cette typologie des transports se présente aujourd'hui comme un support technique à la consolidation des discontinuités urbaines et à la rupture de la ville dans son ensemble (SPOSITO, 2013).

---

<sup>1</sup> Les aires de pondération (AP) sont des unités géographiques définies uniquement pour les recensements de 2000 et 2010, constituées du regroupement mutuellement exclusif de secteurs de recensement contigus. Ils sont la plus petite unité géographique avec la possibilité d'obtenir une représentation statistique à partir des échantillons des Recensements Démographiques.

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.



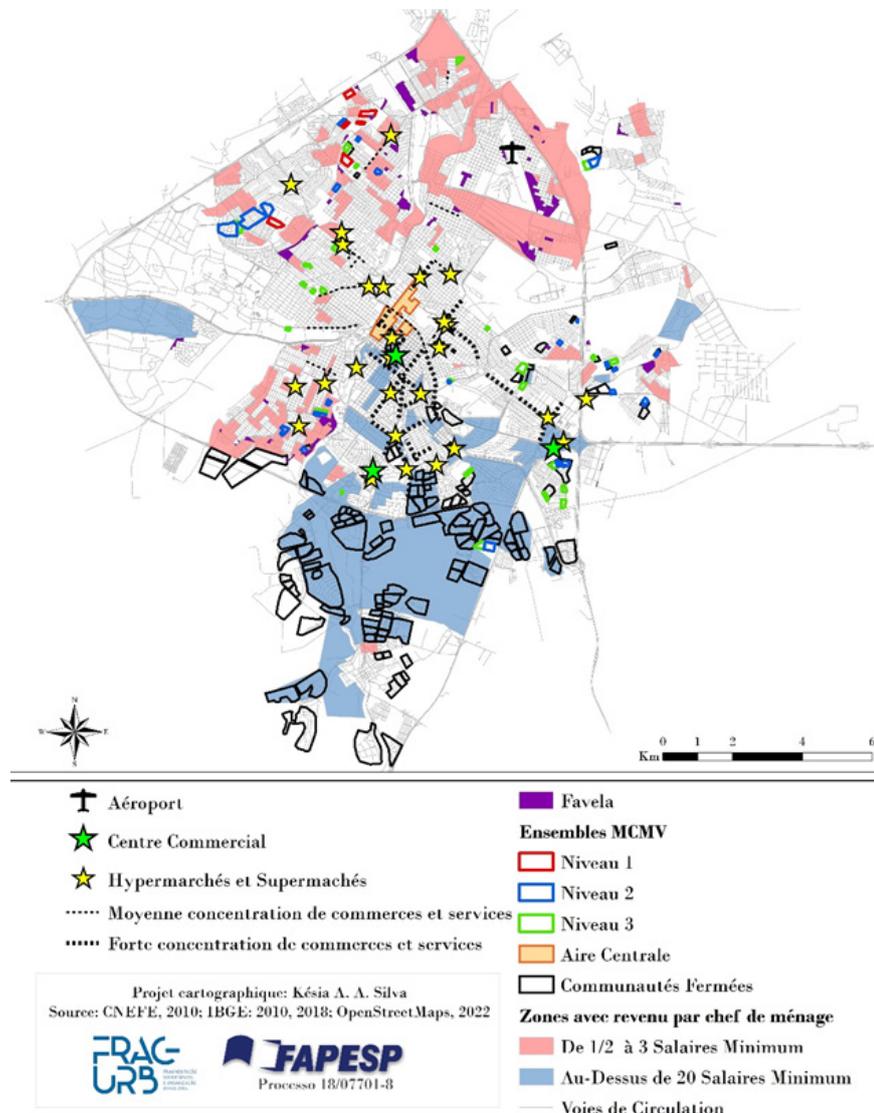
Comme le présente Sposito, Sposito (2022), il y a des “différentes villes dans la ville”, entre la partie nord et la partie sud.

Même en considérant le centre comme une zone de polarisation, de dispersion et de concentration (SPOSITO, 1991, p. 2), la ville de Ribeirão Preto qui, *grosso modo*, présente les zones nord et sud comme des pôles contradictoires, peut être centrée par les différentes "villes" qui composent la ville (fig. 7):

- la ville consolidée, avec le tracé orthogonal d’origine, les rues étroites, la verticalisation de la seconde moitié du XXe siècle, la forte densité de l’immobilier ancien;
- une ville d’aménagement privé, composée de grands lotissements fermés (les ERF – espaces résidentiels fermés), de larges avenues, des espaces verts considérables, de grandes maisons unifamiliales, circulation préférentielle de la voiture particulière (fig. 8);

- la ville du logement social résultant de programmes publics appropriés par des sociétés immobilières qui ont commencé à construire des immeubles sans ascenseur, jusqu'à 4 étages ou de petites maisons unifamiliales, avec des matériaux de construction qui durent peu de temps sans rénovations, sans espaces extérieurs, maisons proches les unes des autres, des surfaces d'habitation allant de 32 à 46 m<sup>2</sup>;
- la ville de la pauvreté, principalement celle caractérisée par des *favelas*<sup>2</sup>, avec manque total d'infrastructures, exposés aux aléas climatiques – inondations – revenus familiaux souvent en dessous du SMIC, résidences précaires construites avec des matériaux peu résistants, forte densité d'habitants, avec des familles plusieurs nombreuses.

Fig. 7. Ribeirão Preto. Eléments de la structuration de la ville. 2018.



<sup>2</sup> Selon la définition officielle de l'IBGE (2019), les "favelas" sont une forme d'occupation illégale de terrains appartenant à la propriété publique ou privée, pour des fins d'*habitat* dans des zones urbaines. En générale sont caractérisées par une maille irrégulière, manque d'infrastructures de services essentiels et localisation dans des zones restrictives à l'occupation.

## 5.1 | LA MOBILITÉ PAR LES RÉCITS DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS *HABITATS*

Cette partie propose d'exposer la mobilité quotidienne à partir des récits des habitants des différents *habitats* de Ribeirão Preto : les habitants des copropriétés résidentielles fermées et les habitants des logements sociaux (en l'occurrence, en prenant deux exemples : les ensembles populaires Cristo Redentor et Wilson Toni).

La stratégie adoptée a été l'exposition et l'analyse du récit à travers les réponses (mots, images suggérées) des personnes lors des entretiens. Le récit fait référence à la manière dont les faits, les choix et les attitudes sont exposés tout au long de la journée des gens, pris comme une série d'événements qui sont liés, se complètent et se contredisent, et peuvent être répétitifs (au cours de la journée, de la semaine ou dans un temps plus large), singuliers (lorsqu'ils n'apparaissent qu'une seule fois) ou résistants (qui persistent dans le récit, gagnent en force dans leur représentation). Par conséquent, ils peuvent être considérés comme représentatifs du quotidien des habitants.

## 5.2 | - LA MOBILITÉ DEPUIS LES RÉCITS DE "LA PARTIE SUD"

Les habitants des espaces résidentiels fermés sont attirés par le discours de la sécurité, en opposition à la "violence" supposée de la ville "ouverte". La tranquillité est-elle aussi mise en évidence, comme vivre dans un espace sans contact avec les voisins, et plus en contact avec la "nature" qui est comprise comme quelque chose d'extérieur et séparée de la société.

Les mentions de vitesse, la vitesse de déplacement dans la ville pour atteindre les objectifs d'aller et venir, dépendent toujours du véhicule particulier. Comme le prétendent plusieurs habitants de l'ERF : "Tu prends la voiture, tu payes pour gagner du temps, à cause d'un horaire [...] pour aller et revenir plus vite. Aller au supermarché et emmener les chiens chez le vétérinaire" ; "Uber que j'utilise quand je sors dans des bars ou un endroit avec un stationnement difficile" ; "loin du centre-ville, je n'y habiterais pas, tumultueux, dangereux" ; "Je pensais déjà habiter en centre-ville, dans un appartement, mais je pense qu'aujourd'hui je n'habiterais pas à cause du mouvement, du flux de personnes" ; "tout ce que vous devez faire dans le centre prend plus de temps". Les "voix du sud" contiennent des propos qui se répètent et sont chargés de la même tendance : l'utilisation des véhicules privés, la rapidité des déplacements et le fait que le centre-ville n'est plus un lieu attractif pour toutes les activités (qu'il s'agisse de recherche de services ou d'achats, c'est-à-dire d'utilisation du temps pour la consommation).

## 5.3 | - LA MOBILITÉ DEPUIS LES RÉCITS DE "LA PARTIE NORD"

ÉIl est possible d'appréhender que l'acceptation des conditions précaires finit par être un aspect du discours des habitants. Voici le témoignage d'un habitant du Cristo Redentor, quand il parle de son quartier par rapport aux autres parties de la ville : "C'est loin, mais tout est une question de coutume, n'est-ce pas ?" et complète par un argument territorial qui devient une barrière urbaine : "Comme on est de ce côté-ci de l'autoroute, ils finissent par ne pas desservir ces

habitants" (Abate, 2021). La configuration de la ville et les possibilités de mobilité urbaine rendent difficiles ou empêchent l'accès au centre par les habitants du Cristo Redentor (éloignement, transports en commun précaires, impossibilité d'utiliser d'autres moyens de transport) ou à d'autres zones (parcs de la ville pour le loisir).

Abate (2021) a montré, dans la figure 8, les traces des deux lignes de bus qui relient le quartier de Cristo Redentor au centre-ville de Ribeirão Preto. Ces parcours conditionnent les usagers à se déplacer d'un point à un autre (du quartier au centre) sans connexion mais, en revanche, sans possibilité d'utiliser d'autres lieux de la ville pour leurs achats ou leurs loisirs. C'est "l'effet tunnel" (Jirón, 2010) qui se produit et montre que les gens deviennent "prisonniers de l'espace" (Santos, 1980).

Dans un autre quartier (Wilson Toni, ensemble de bâtiments à quatre étages, sans ascenseur, construit aux années 1980 dans le cadre d'une politique de financement publique du Sistema Financeiro de Habitação), une femme dit : "En ville, est-ce que tu te déplaces plus de... ? Uber ; Je fais mes promenades tous les jours. Même maintenant avec les parcs fermés, je marche tous les jours" ; "Les transports en commun, oui, je les ai beaucoup utilisés. Aujourd'hui, je les'utilise moins, mais je les'ai beaucoup utilisés". Pour aller au centre-ville, une autre femme, résidente dans le même quartier, affirme que "je vais en uber parce que là-bas on n'a pas besoin de payer le parking ou rouler pour trouver une place dans la rue".

Un autre témoignage vient de Jardim Pedra Branca, à l'est de la ville, à 13 km du centre-ville, en l'occurrence issu de leur propre construction, avec financement, réalisée par la famille dans les années 2010. L'homme, étudiant à Jaboticabal (ville à 70 km de chez lui), dit : "J'utilise uber et le bus ... uber pour me déplacer à Ribeirão Preto et le bus [intercity] pour aller étudier".

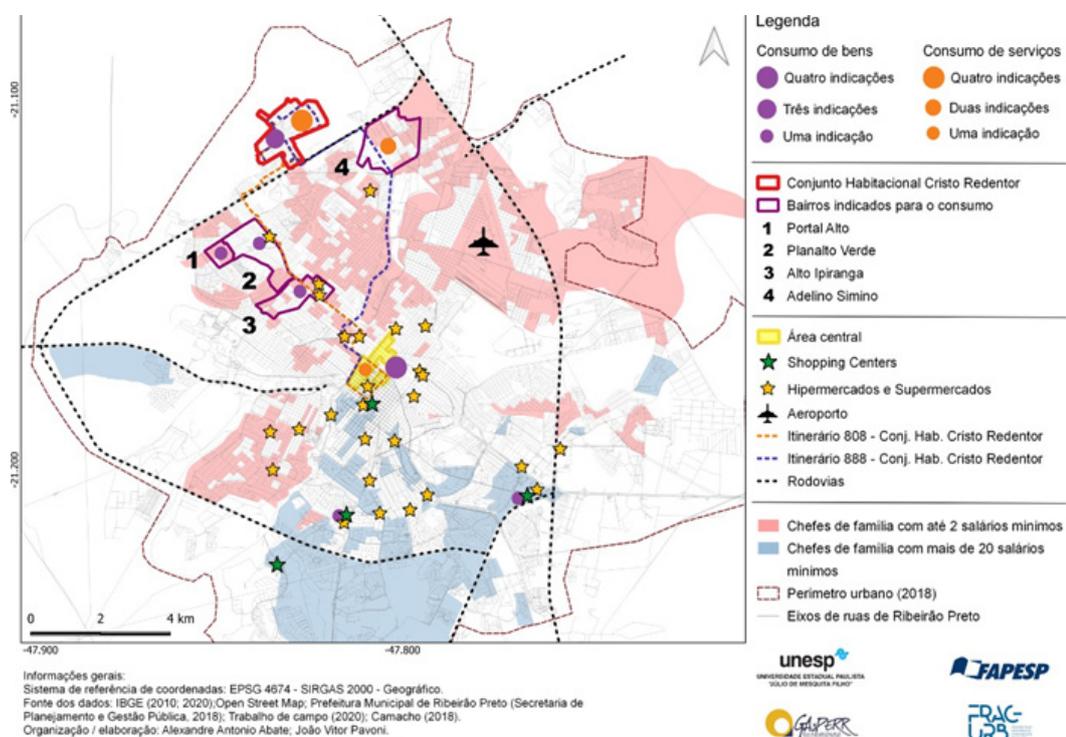
Les récits des habitants du nord et de l'est de la ville témoignent d'ambiguïtés et d'aspirations. L'éloignement de la zone centrale est une caractéristique importante dans leurs pratiques de déplacement et ils dépendent beaucoup des transports en commun, même si le véhicule privé ou la motocyclette sont les alternatives les plus citées. Les parcours à pied sont rares et à vélo le plus souvent à des fins de loisirs. Dans le cas d'itinéraires piétonniers, la situation des trottoirs et les conditions météorologiques doivent être rappelées, même si elles n'ont pas été déclarées par les habitants.

En comparant les parties nord et sud de Ribeirão Preto, on peut dire que les témoignages ont été la composante empirique que nous avons utilisée pour donner la parole aux "habitants de la périphérie", qu'ils soient composés de complexes résidentiels pour la classe moyenne ou pour les moins favorisés. En termes de revenus dans la ville de Ribeirão Preto, soit par les complexes résidentiels fermés appropriés par l'élite économique locale, avec de grands espaces résidentiels, de larges rues, de hauts murs, une surveillance par caméras et une sécurité privée, et un accès à des espaces verts également privés ou privatisé par la localisation

des résidences <sup>3</sup>. Les récits du nord et du sud ont montré la ville contradictoire, qui a une partie de la population conditionnée par les transports en commun, par les transports privés via des applis ou par le véhicule privé, et une partie de la ville qui tourne le dos à l'autre, à celle qui se déplace en véhicule, notamment par des espaces sélectifs.

3 On peut, ici, se souvenir de ce que Ballesta a dit à propos de John Jackson : "Le fait que ses notes de terrain archivées soient quasiment toutes photographiques pourrait corroborer sa préférence pour des écritures *in situ*, reposant avant tout sur de la captation visuelle". Pour compléter les données empiriques qui ont servi à observer la mobilité dans la ville de Ribeirão Preto, nous avons utilisé une autre possibilité méthodologique, qui était l'application d'enquêtes dans la gare routière urbaine. Sur un total de 86 enquêtes, certaines données méritent d'être analysées.

Fig. 8. Ribeirão Preto. Lignes de bus de transport en commun entre le quartier du Cristo Redentor et le Centre-ville. 2021.



Source: Abate, 2021.

Concernant le temps de trajet, la plus grande partie (34,5% de 96 enquêtes) met entre 30 minutes et une heure pour se déplacer en transport en commun (notamment en bus). Ensuite, 26,2% passent entre 1h30 et 2h ; ensuite, 25 % passent jusqu'à 30 minutes à voyager par ce moyen de transport ; entre 1h00 et 1h30, 17,8% des répondants passent du temps à se déplacer et 6,0% passent plus de deux heures à se déplacer, les autres "temps" ayant moins d'importance dans le groupe de répondants.

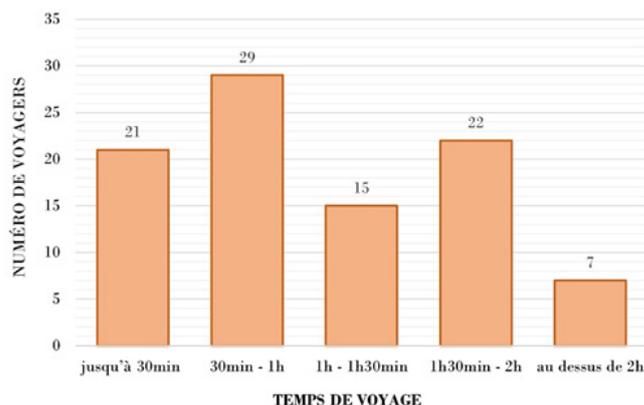
Une autre référence est la fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports en commun. Au total, 46,4% des répondants utilisent six à sept fois par semaine, ce qui permet de déduire que c'est pour leur usage quotidien; en revanche, 22,6 % utilisent les transports cinq fois par semaine et 19,0 % les utilisent quatre fois par semaine ; enfin, 20,2% l'utilisent trois fois ou moins.

Quant à l'utilisation d'un ou deux bus par jour, 72,6% en utilisent deux et 38,1% n'en utilisent qu'un, ce qui équivaut, dans ce dernier cas, à ne pas avoir à faire de correspondance entre le point de départ et le point d'arrivée.

Le motif d'utilisation des transports en commun est majoritairement pour se rendre au travail (55,7 %), 8,2 % pour des raisons de consommation, 9,0 % pour les loisirs et 3,3 % pour les études. Une partie des personnes interrogées ont déclaré utiliser les transports publics pour d'autres raisons et, parmi leurs raisons, la principale était de se rendre dans des cabinets médicaux et des hôpitaux situés principalement dans le centre élargi de Ribeirão Preto. Dans ce cas, il peut y avoir plus d'une raison comprenant les trajets quotidiens.

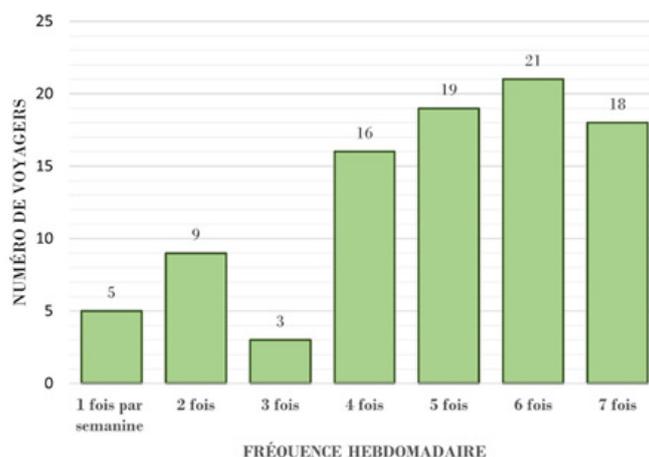
Comme destination, 29,5% de personnes ont répondu qu'elles allaient au centre-ville. Les utilisateurs des transports publics à Ribeirão Preto ont pour origine principale des quartiers tels que Cristo Redentor, situés dans la zone nord, ce sont des utilisateurs originaires de quartiers à prédominance de chefs de famille qui gagnent jusqu'à trois salaires minimums.

Graphique 1: Temps de déplacement à travers les transports en commun - Ribeirão Preto – SP.



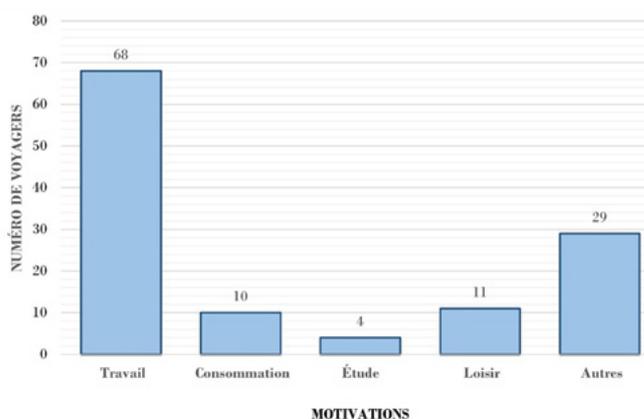
Source: Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Graphique 2 : Fréquence d'utilisation du transport commun à la semaine – Ribeirão Preto – SP



Source : Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Graphique 3 : Fréquence d'utilisation du transport en commun dans la semaine - Ribeirão Preto – SP



Source : Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

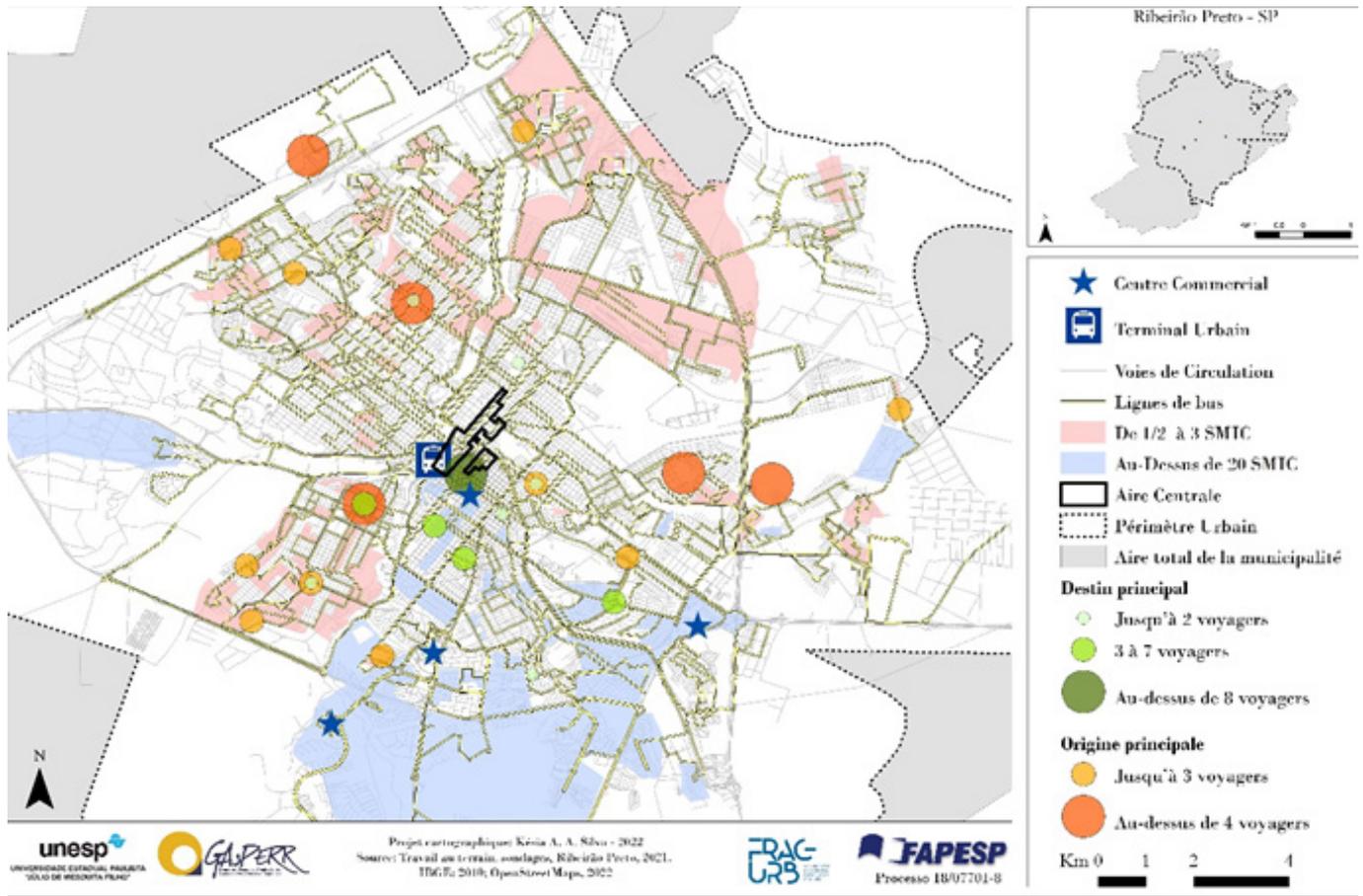
Lorsque l'on croise ces données avec les indicateurs de mobilité (Figure 6) par zones de pondération, un point ressort : l'utilisation du temps et de l'espace sont différentes selon le moyen de transport utilisé, par exemple, lorsque l'on observe le temps de trajet illustré à la figure 6, on constate – comme déjà souligné – que les résidents de la zone sud de Ribeirão Preto, même vivant dans des zones géographiquement périphériques, ont un temps de trajet plus court, que ceux résidant dans les secteurs les plus pauvres. Ce fait est lié au type de modal utilisé (voiture), en effet, parce que la voiture permet une fluidité par rapport aux formes et types de transports collectifs urbains présents dans les villes. La relation entre le revenu et le type de modal n'est pas seulement exprimée dans la figure 6, mais aussi à travers les enquêtes, étant donné que les transports publics à Ribeirão Preto sont massivement utilisés par les groupes sociaux inférieurs.

Les contradictions des préférences dans les formes de déplacement, c'est-à-dire comment se font les usages et les appropriations de l'espace urbain par la mobilité se révèlent dans les processus socio-spatiaux. La structuration de certains modèles de mobilité, comme le transport routier et l'impact des transports motorisés (essentiellement des transports individuels), est liée à la production de morphologies urbaines ségréguées et fragmentées "parce que, paradoxalement, ces infrastructures qui 'connectent' des fragments, créent d'innombrables barrières physiques et des lignes qui coupent littéralement l'espace physique" (LEGROUX, 2021, p. 4). En outre, la centralité de ce modèle routier et de l'automobile dans le système de mobilité urbaine brésilien implique également le processus de périphérisation, de croissance des vides urbains et de fragmentation, comme l'a déclaré Legroux (2021, p. 5) :

Du point de vue de la fragmentation socio-spatiale, le modèle routier a des impacts sur les formes urbaines fragmentées, c'est-à-dire sur l'intensification des ruptures, des discontinuités, des fragments, de la dispersion urbaine. Ceci est associé à un mode de vie, dans lequel la logique dominante (de l'espace conçu) définissait la mobilité comme étant le lien entre des espaces hautement spécialisés et séparés : du domicile au travail, du travail à la salle de sport, de la salle de sport au centre commercial, du centre commercial pour le club, etc. En ce sens, l'homogénéisation de la société se traduit par une différenciation et une séparation croissantes des lieux (LEFEBVRE, 1968, 1974). La fragmentation de la mobilité exprime aussi une fragmentation sociale dans le mouvement, avec la création de différents circuits séparés, pour les pauvres, les riches, les femmes, les personnes âgées, etc. (JIRÓN, 2010).

En recherchant une vue articulée entre les données présentées, on peut dire que près d'un tiers des personnes ont le centre-ville comme destination principale (où se trouve la gare routière), que se rendre au travail équivaut à la moitié des personnes interrogées, que plus des deux tiers utilisent au moins deux trajets par jour et que la moitié utilise quotidiennement les transports en commun pour leurs déplacements. En revanche, même avec l'image consensuelle que les transports publics ont vu leur qualité remise en cause et dégradée ces dernières années, ils restent importants dans les mouvements de la population, notamment pour les couches sociales à faible revenu.

Fig 9. Ribeirão Preto. Principales zones d'origine et de destination des usagers des transports publics. 2021.



Même si les données présentées ne suffisent pas à parler de profondément de la pratique spatiale ou d'expérience urbaine, elles fournissent des indices pour comprendre la mobilité des personnes par ce biais (en l'occurrence, en faisant abstraction du véhicule privé et des déplacements via des applications ou même à pied, à vélo ou à moto).

## 6 | CONCLUSION

Comme première conclusion, on peut dire que le rôle du centre-ville est perçu de manière différente par les habitants des différents *habitats* :

1. Les résidents des quartiers d'élite (copropriétés fermées ou copropriétés verticales) placent le centre-ville comme une zone peu attractive, où ils n'ont pas l'intention de voyager sauf pour des raisons indépendantes de leur volonté, car c'est une zone dense, avec beaucoup de mouvements et où il est difficile de se garer ;
2. En ce qui concerne les habitants de Cristo Redentor, un quartier éloigné du centre historique de Ribeirão Preto (14 km), ils sont conditionnés par les itinéraires du système de transport collectif pour leur mobilité et leur consommation : ils circulent principalement en bus sur deux lignes qui relient le quartier au centre-ville ("effet tunnel") et font leur courses au centre (une des extrémités de leurs parcours) ou dans le quartier même, avec peu de possibilité d'acheter en cours de route, à des points intermédiaires;

3. La sécurité est un thème qui est répété par différentes voix tant au Sud qu'au Nord de la ville. Donc, à Ribeirão Preto les conditions de déplacement inadéquates caractérisent une mobilité restreinte et excluante (Abate, 2021), et rendent difficile une plus grande équité territoriale. Ses résidents deviennent des "prisonniers de l'espace" (Santos, 1990).

Au-delà de cela, à propos de la mobilité géographique, on peut conclure que des changements du système de transport collectif (bus, irrégularités du temps de circulation, maintenance des véhicules, contrôle de la vitesse, enfin, la précarisation du système) mène à choisir d'autres moyens de transport : l'automobile individuelle, les systèmes comme Uber, 99Táxi, plus rapide et font la liaison entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée.

Les déplacements à vélo ou à pied souffrent du manque d'espaces exclusifs, de la précarité des trottoirs, des distances, de la topographie, des conditions climatiques.

Donc, la mobilité géographique des personnes à Ribeirão Preto n'est ni territorialement ni socialement uniforme. Les préférences tiennent au lieu de résidence, aux conditions du système de transports en commun et à la possession d'un véhicule privé (ou commandé), ce qui conduit à des utilisations différentes de l'espace, soit en raison des itinéraires différents ou des moyens de locomotion (qui définissent les différents usages des voies publiques et la vitesse des déplacements).; Par rapport au centre-ville principal, la fréquentation est plus forte par les habitants à faible revenu et évitée par les habitants à revenu élevé.

Enfin, nous osons dire qu'à Ribeirão Preto, la production de l'espace urbain est de plus en plus "ex-centrée" - conformation de nouvelles centralités motivées par la localisation des centres commerciaux - mais, en même temps, "intro-centrée" - avec des sous-centres qui ne sont pas encore comparables au centre principal, mais qui ont leur importance dans le commerce et les services sans toutefois dépasser le rôle du centre principal. Comme cela se produit dans le "déplacement" des centralités vers le sud de la ville, on peut dire qu'il y a de nouveaux contenus dans la périphérie de la ville (et non plus comme une zone d'exclusion – bien que le terme nécessite plus d'analyse, car tous sont inclus dans les rapports de production capitalistes), ce qui permet de dire qu'il y a une tendance à une "périphilance"? ■

## 7 | RÉFÉRENCES

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. 1ª 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. 1ª 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 fazendo 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