

## **FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E MOBILIDADE URBANA: UM OLHAR A PARTIR DA PERIFERIA DE RIBEIRÃO PRETO - SP<sup>1</sup>**

Alexandre Antonio Abate<sup>2</sup>

### **RESUMO**

Este texto é uma síntese dos resultados e das discussões tecidas em nossa dissertação de mestrado, na qual buscamos compreender, por meio da análise das práticas espaciais de cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos princípios do direito à cidade. Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial foi analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana. Vinculadas a ela, adotamos, também, as dimensões empíricas do consumo, do lazer e do trabalho. O Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", situado na cidade média de Ribeirão Preto - SP, foi privilegiado como recorte empírico. Diferentes enfoques metodológicos alicerçaram a investigação e, neste texto, apresentamos uma síntese dos resultados obtidos por meio das entrevistas semiestruturadas com cidadãos. A pesquisa revelou problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas, principalmente para os cidadãos que precisam realizar o ir e o vir por transporte público, numa cidade que foi, assim como tantas outras, durante décadas, projetada para o automóvel. Em associação a isso, avaliamos que a pesquisa indicou tendência de intensificação da diferenciação socioespacial que poderia conduzir à constituição da fragmentação socioespacial.

**Palavras-chave:** Produção do espaço urbano, Fragmentação socioespacial, Mobilidade urbana, Acessibilidade urbana, Ribeirão Preto.

### **ABSTRACT**

This text is a synthesis of the results and of the discussions made in our master's dissertation, in which we sought to understand, by means of the analysis of the spatial practices of the low purchasing power citizens and peripheral, how the socio-spatial logic fragmentary structures and consolidates itself, in opposition to the principles of the right to the city. In this way, the process of socio-spatial fragmentation was analysed from the empirical dimension of the urban mobility, which is inseparable of the urban accessibility. Linked to her, we adopt, too, the empirical dimensions of the consumption, the leisure and the labour. The "Cristo Redentor" housing development, situated in the medium-sized city of Ribeirão Preto, was privileged as empirical clipping. Different methodological approaches underpinned the investigation and, in this text, we present a synthesis of the results obtained by means of semi-structured interviews with citizens. The research revealed problems of urban mobility and urban accessibility, mainly for the citizens that need to carry out to come and to go by public transport, in a city that was, like so many else, during decades, projected for the car. In association with this, we assess that the research indicated trend of deepening of the socio-spatial differentiation that could conduct to a constitution of the socio-spatial fragmentation.

**Keywords:** Production of urban space, Socio-spatial fragmentation, Urban mobility, Urban accessibility, Ribeirão Preto.

---

<sup>1</sup> Texto proveniente da pesquisa de mestrado financiada, inicialmente, pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e, a partir de junho de 2019, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

<sup>2</sup> Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (Unesp), câmpus de Presidente Prudente - SP, [alexandre.abate@unesp.br](mailto:alexandre.abate@unesp.br).



## INTRODUÇÃO

Este texto consubstancia-se num recorte analítico proveniente da nossa dissertação de mestrado, defendida em 2022 no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (Unesp), câmpus de Presidente Prudente - SP, e intitulada *"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"*<sup>3</sup>. A pesquisa esteve vinculada ao Projeto Temático *"Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb"*<sup>4</sup>.

Ao longo da nossa trajetória de pesquisa, compreendemos o quão relevante é considerar as vozes de cidadãos para o entendimento dos processos que se estruturam e se consolidam nos espaços urbanos. Partindo desse pressuposto, na pesquisa de mestrado, as vozes de cidadãos de baixo poder aquisitivo - as quais são, muitas vezes, silenciadas - e moradores da periferia, nortearam, a partir do estudo da mobilidade e da acessibilidade urbanas para a realização das práticas espaciais do trabalho, do consumo e do lazer, a compreensão do processo de fragmentação socioespacial, o qual consideramos, no âmbito da pesquisa, uma hipótese. Nessa investigação, adotamos a cidade média de Ribeirão Preto, situada no Estado de São Paulo, e o nosso foco foi, especificamente, o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

O objetivo geral que norteou a investigação foi compreender, mediante a análise das práticas espaciais de cidadãos de baixo poder aquisitivo e moradores da periferia, como a lógica socioespacial fragmentária estrutura-se e se consolida, em oposição aos princípios do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). Desse modo, o processo de fragmentação socioespacial foi analisado a partir da dimensão empírica da mobilidade urbana, a qual é indissociável da acessibilidade urbana.

No que tange aos objetivos específicos, propusemos: 1) analisar os modais de deslocamento utilizados pelos cidadãos, assim como os seus dados espaço-temporais, no âmbito dos percursos urbanos vinculados às dimensões estabelecidas; 2) analisar se a estruturação do transporte público coletivo era suficiente para atender a demanda do recorte espacial sob investigação; 3) compreender como a mobilidade e a acessibilidade urbanas vinculam-se, em termos de condição e de expressão, à fragmentação socioespacial; 4) compreender como a mobilidade e a acessibilidade urbanas, assim como a fragmentação socioespacial, vinculam-se à

---

<sup>3</sup> Dissertação disponível no Repositório Institucional UNESP.

<sup>4</sup> Processo nº 2018/07701-8, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).



noção do exercício (ou do não exercício) ao direito à cidade, conforme proposta de Lefebvre (2001); 5) contribuir com a execução do Projeto Temático FragUrb, em especial ao que concerne a dois entre seus objetivos específicos:

- 1) analisar a passagem da lógica socioespacial predominantemente centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária;
- 2) interpretar a fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano (SPOSITO, 2018, p. 11).

Procedimentos metodológicos distintos alicerçaram a investigação, conforme explicitaremos no próximo tópico, e, neste texto, fizemos a opção por analisar, designadamente, os discursos de cidadãos obtidos por intermédio das entrevistas semiestruturadas.

Além desta introdução, o texto está estruturado a partir de outras cinco seções: metodologia da pesquisa, área de estudo, referencial teórico-conceitual, resultados e discussões, e considerações finais.

## **METODOLOGIA**

Os seguintes procedimentos metodológicos orientaram a investigação: - revisão bibliográfica; - trabalhos de campo; - utilização de quatro dimensões empíricas do Projeto Temático FragUrb para a análise da fragmentação socioespacial: mobilidade, consumir, lazer e trabalhar (SPOSITO, 2018); - Netnografia, com foco na utilização da análise de discurso e da análise de conteúdo (BERNARDES, 2020) para avaliação dos dados obtidos no *Facebook*; - entrevistas semiestruturadas com cidadãos e com representante do poder público municipal; - avaliação do transporte público a partir da proposta de Corrêa (2011), referente à análise das redes geográficas por meio de três dimensões: a espacial, a organizacional e a temporal; - delimitação das áreas comerciais e de serviços de Ribeirão Preto e do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor".

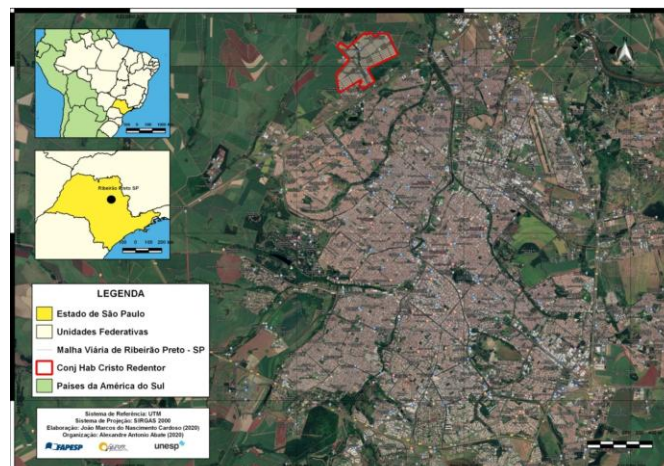
## **ÁREA DE ESTUDO: RIBEIRÃO PRETO E O CONJUNTO HABITACIONAL "CRISTO REDENTOR"**

Ribeirão Preto é uma cidade média situada no Estado de São Paulo. É, também, uma cidade de porte médio, com população urbana estimada de 681.837 habitantes em 2020, conforme projeções da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (FUNDAÇÃO SEADE,

*sem data*). Nela, a diferenciação socioespacial fica evidente na divisão social do espaço, havendo uma nítida oposição entre as áreas norte/noroeste, que abrigam a maior parte dos conjuntos habitacionais de interesse social e as áreas favelizadas da cidade, e a porção sul, que abriga grande número de espaços residenciais fechados, voltados para os estratos socioeconômicos privilegiados. Assim, em Ribeirão Preto, a expansão territorial urbana intensa e descontínua, que poderia ser interpretada à luz da ideia de urbanização difusa, é reveladora de diferentes formas e conteúdos, que se originam das maneiras pelas quais a cidade é produzida. "Ribeirão Preto é, portanto, marcada pelo aumento das desigualdades socioespaciais e pelos processos de segregação e fragmentação socioespacial" (SPOSITO *et al*, 2019, p. 39).

O Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" (Mapa 1) contempla as Faixas 1,5 e 2 do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) e está situado na porção noroeste do município, numa área que materializa o processo de periferização, compreendendo, ainda, um dos vetores de expansão de Ribeirão Preto, notadamente uma área na qual o espaço urbano é produzido mediante a parceria entre o Estado e a iniciativa privada, por intermédio da construção de conjuntos habitacionais de interesse social. Na pesquisa, privilegamos os cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo e, por esse motivo, priorizamos aqueles que se enquadram na Faixa 1,5 do referido programa habitacional. O conjunto habitacional privilegiado na pesquisa é o maior de Ribeirão Preto, sendo, também, o maior do Brasil construído com financiamento da Caixa Econômica Federal (PACAEMBU CONSTRUTORA, 2019). Conforme documento disponibilizado - Prefeitura da Cidade de Ribeirão Preto (*sem data, sem paginação*) -, ele possui 6.803 unidades habitacionais, sendo 1.433 concernentes à Faixa 1,5 e 5.370 referentes à Faixa 2.

Mapa 1: Ribeirão Preto. Situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor". 2020.



Organização: Alexandre Antonio Abate (2020). Elaboração: João Marcos do Nascimento Cardoso (2020).



## REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

### MOBILIDADE, ACESSIBILIDADE, DIREITO À CIDADE E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL: APONTAMENTOS E CONEXÕES

Gomide (2006) defende que a desigualdade e a iniquidade são características marcantes do Brasil, as quais são reveladas, dentre outras formas, no acesso iníquo das populações de menor poder aquisitivo aos serviços de transporte coletivo, dificultando, dessa forma, o acesso desses cidadãos às múltiplas áreas das cidades e aos serviços públicos essenciais. Em seu texto, o autor apresenta uma síntese de diferentes pesquisas realizadas no Brasil, atinentes às condições de mobilidade e de acessibilidade das populações de baixo poder aquisitivo, destacando que os diferentes estudos concluíram que, nas grandes metrópoles brasileiras, essas populações, submetidas à vulnerabilidade social, estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, o qual configura-se, a partir da Constituição de 1988, em um serviço essencial. Embora o autor tenha avaliado, especificamente, pesquisas realizadas em metrópoles, nas quais os problemas de mobilidade e de acessibilidades já se encontram enraizados e, portanto, sendo alvo das políticas públicas há décadas, nas cidades médias brasileiras, esses problemas também se estruturam e se consolidam cada vez mais, conforme várias pesquisas revelaram, dentre elas as nossas - Abate (2017, 2022) -, nas quais estudamos, respectivamente, as cidades médias paulistas de Presidente Prudente e Ribeirão Preto. Assim, o autor explica que, nas metrópoles estudadas, a ausência de controle efetivo sobre o uso do solo, não havendo uma vinculação entre essa política e a de mobilidade, possibilitou a expansão horizontal urbana acelerada e descontínua, aumentando as distâncias percorridas e os custos para a implementação dos serviços de transporte nas áreas das cidades que materializam o processo de periferação do espaço urbano, nas quais os serviços, segundo as pesquisas revelaram, são deficitários. Esse processo também é discutido por Vasconcellos (2016) que, ao analisar o desenvolvimento urbano, no Brasil, e as políticas de mobilidade urbana, explica:

**O processo brasileiro de desenvolvimento urbano, com raras exceções, foi caracterizado pela ocupação desregrada do território. Esta liberdade foi exercida de duas formas: no uso do solo e na localização das atividades.** A liberdade no uso do solo decorreu da inexistência ou debilidade das normas urbanísticas, associadas à precariedade da fiscalização e à ausência de punições. A consequência, para a discussão da mobilidade, é que vários usos insalubres ou geradores de tráfego indesejável de veículos foram estabelecidos. A liberdade na localização, associada à falta de alternativa e ao custo do solo, levou à ocupação de áreas inseguras, em topografia inadequada junto a córregos e rios, e de áreas distantes da localização de destinos essenciais, como as áreas com oferta de emprego e serviços públicos, aumentando muito a distância e o tempo de deslocamento. Em várias situações, este tipo de ocupação levou à



sobrecarga do sistema viário, prejudicando a circulação de pessoas e de mercadorias (VASCONCELLOS, 2016, p. 74, *grifo nosso*).

Na literatura dedicada ao estudo das cidades do sul e do norte, a noção de fragmentação socioespacial, segundo Prévôt-Schapira (2001), surge no final dos anos de 1980, sendo ela associada a "[...] componentes espaciais (desconexão física, descontinuidades morfológicas), dimensões sociais (retirada comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbana)" (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 34 e 35, *tradução nossa*).

Salgueiro (1998) reflete sobre as modificações da organização das cidades e defende que a fragmentação socioespacial identifica a cidade pós-industrial. Além disso, propõe uma definição para o termo fragmentação, entendendo-o como "[...] uma organização territorial marcada pela *existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que o cerca*. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios" (SALGUEIRO, 1998, p. 39, *destaque da autora*).

Compreendemos que a mobilidade urbana, em associação à acessibilidade urbana, é um prisma fundamental por meio do qual indicativos e tendências de exacerbação da diferenciação socioespacial, que apontariam em direção à fragmentação socioespacial, podem ser identificados, conforme a nossa pesquisa de mestrado demonstrou. É, pois, uma perspectiva analítica sustentada nas práticas espaciais dos cidadãos, as quais conferem vitalidade às cidades e, portanto, à vida urbana. Dentre outros autores que poderiam ser citados para fundamentar o nosso posicionamento, destacamos Vasconcelos (2013, p. 22), para o qual "a cidade fragmentada [...] corresponde a uma mistura de usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte", e Prévôt-Schapira (2001), que defende que a fragmentação socioespacial surge e se intensifica, cada vez mais, na vida dos cidadãos à medida que há uma limitação e uma redução do ir e do vir nas cidades.

Além desses aspectos, o nosso posicionamento, defendido na dissertação, é de que a fragmentação socioespacial, assim como baixa mobilidade e acessibilidade, estruturam-se e se consolidam em oposição aos princípios do direito à cidade. Desse modo, a mobilidade e a acessibilidade urbanas adequadas, cuja efetivação, sobretudo para os cidadãos pertencentes aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo e moradores da periferia, ocorre, dentre outras maneiras, mediante o oferecimento de transporte público coletivo de qualidade, capaz de atender satisfatoriamente à demanda, proporcionando deslocamentos seguros e dignos,

contribuem para uma dupla conquista: a efetivação do direito à cidade e, como decorrência, a superação da fragmentação socioespacial.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

Apresentamos, no Quadro 1, os cidadãos que foram selecionados para a etapa atinente à entrevista *online*, a qual foi realizada, com todos, mediante videoconferência por meio da rede social virtual *Facebook*. Destacamos que a diversidade de modais de deslocamento adotada pelos entrevistados, para diferentes práticas espaciais, enriqueceu a nossa compreensão sobre o grau de mobilidade e o nível de acessibilidade dos cidadãos que participaram da investigação. Outro elemento que julgamos pertinente ressaltar diz respeito à heterogeneidade dos cidadãos residentes no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor", para além da classificação entre aqueles pertencentes à Faixa 1,5 e à 2 do Programa Minha Casa, Minha Vida. Assim, os perfis dos colaboradores da investigação - aqueles que participaram no âmbito da Netnografia e também das entrevistas *online* - reforçam essa heterogeneidade.

Quadro 1: Perfil dos entrevistados.

Nome fictício	Idade	Gênero	Profissão	Estado Civil	Escolaridade	Modal (is) de deslocamento	Estrato socioeconômico
Miguel	38	Masculino	Auxiliar administrativo	Casado	Ensino Superior Incompleto	Bicicleta, motocicleta e transporte por aplicativo	Não privilegiado
Rafaella	37	Feminino	Professora	União estável	Ensino Superior Completo	Automóvel e motocicleta	Privilegiado (ainda que a diferença não seja substantiva para o conjunto da sociedade e da cidade)
Elisabete	38	Feminino	Cuidadora	Casada	Ensino Médio Completo e Curso Técnico	Automóvel, transporte público e transporte por aplicativo	Não privilegiado
Patrícia	32	Feminino	Auxiliar de cozinha	Casada	Ensino Médio Incompleto	Automóvel e motocicleta	Não privilegiado

Fonte: Entrevistas (2021). Organização e Elaboração: Alexandre Antonio Abate (2023).

Miguel é o Presidente da Associação de Moradores do "Jardim Cristo Redentor" e a entrevista realizada com ele foi fundamental, visto que, em seu depoimento, ele destacou as suas perspectivas pessoais com relação aos temas apresentados, além da sua visão - atinente à mobilidade e ao transporte público, principalmente - a partir da sua atuação como líder da associação de moradores. A partir das suas perspectivas e das visões das demais entrevistadas - e considerando a impossibilidade de trabalhar, neste texto, todos os temas analisados a partir dos



discursos deles -, focaremos nos aspectos diretamente vinculados à mobilidade e à acessibilidade urbanas, além da análise das práticas espaciais de consumo dos entrevistados.

Além da bicicleta, que Miguel utiliza diariamente nos seus deslocamentos urbanos para o trabalho, o entrevistado ressaltou que possui uma motocicleta para a realização de alguns trajetos individuais, sendo que, para as demais práticas espaciais que nortearam a nossa investigação - consumo e lazer -, sobretudo em conjunto com os demais membros da sua família, o transporte por aplicativo é utilizado, especificamente aquele ofertado pela empresa norte-americana *Uber Technologies Inc.*, visto que ele não possui automóvel. Em sua visão, o transporte por aplicativo é importante para as pessoas de padrão socioeconômico menor, em decorrência dos menores preços, em comparação àqueles cobrados pelos taxistas. Além disso, um aspecto muito importante destacado por Miguel diz respeito à importância desse novo modal de deslocamento numa cidade que o transporte público não atende adequadamente às necessidades da população. Chamou-nos a atenção essa visão do entrevistado, pois ela vai ao encontro daquilo que defendemos, ou seja, em cidades que foram produzidas para o automóvel e são, rotineiramente, reestruturadas em prol dele, sendo esses fatos aliados à exacerbação da expansão territorial urbana, promovendo cidades mais espraiadas, menos densas e que se expandem de forma descontínua, ter acesso àquilo que a cidade oferece – sobretudo em um contexto de policentralidade – é, de fato, um grande desafio para os cidadãos que dependem do transporte público. Assim, a estratégia atual utilizada por muitos deles é recorrer ao automóvel, mesmo não sendo possuidores.

**Miguel:** [...] o aplicativo veio para proporcionar, dentre outras coisas, um conforto a mais, principalmente porque o transporte público da nossa cidade é muito deficiente, então o aplicativo acabou proporcionando um bem-estar muito maior para as pessoas de baixa renda, muito em função, também, dos preços que são cobrados.

Sugerimos que Miguel refletisse sobre as áreas da cidade as quais ele frequenta para a realização do consumo de bens e de serviços, além do lazer, e perguntamos se ele gostaria de frequentar outras, mas não o faz devido às dificuldades de acessibilidade. O entrevistado iniciou a sua resposta destacando: "Eu não deixo de frequentar [as áreas que pretendo], porque o acesso é difícil". Comprendemos esse trecho inicial de sua fala numa perspectiva vinculada ao modal de deslocamento que ele utiliza, majoritariamente, para essas finalidades - o transporte por aplicativo. Assim, embora diferentes níveis de acessibilidade estejam disponíveis para os cidadãos, dependendo das diferentes áreas da cidade nas quais eles residem (SANTOS, 1987),





o transporte por aplicativo, ao possibilitar que os cidadãos que não são possuidores também se desloquem por automóvel, atua para a superação dessa iniquidade de acessibilidade. Complementando a sua fala, Miguel destacou que, devido à malha viária da cidade, que é inadequada, a maioria das pessoas que reside no conjunto habitacional e que possui automóvel, opta pela utilização das rodovias, que possibilitam o acesso a diferentes áreas da cidade utilizando menos tempo nos deslocamentos, contudo, gerando a realização de percursos mais extensos. No trecho a seguir, o entrevistado faz, ainda, uma análise sobre a acessibilidade disponível ao conjunto habitacional e ressalta que os problemas por eles vivenciados podem ser explicados em função da negligência do poder público.

**Miguel:** [...] **a prefeitura não fez um trabalho sabendo que hoje sete mil famílias viriam para este bairro... Eles não melhoraram as avenidas que dão acesso ao nosso bairro** [...]. O movimento aumentou muito. Inclusive, nós tivemos muitos problemas – e estamos tendo ainda – sobre questões de mortes na rodovia, pois muitas pessoas acessam ela. Como eu te falei, eu posso ir para o Ribeirão Shopping... Eu posso ir para o Shopping Iguatemi... Eu posso ir para o Novo Shopping e eu posso ir ao centro da cidade utilizando a rodovia. Como nós temos uma malha viária muito ruim dentro da cidade, as pessoas acabam utilizando as rodovias e é por causa disso que estamos tendo muitos problemas (*grifo nosso*).

Apresentaremos, agora, a avaliação que Miguel realizou sobre a rede de transporte público que atende ao conjunto habitacional, tomando como parâmetro de análise a sua ação no âmbito da associação de moradores, visto que ele não utiliza o transporte público. Além disso, a sua esposa utiliza esse modal de deslocamento e, dessa forma, a perspectiva dela, aliada às demais vozes dos usuários, contribuiu para o posicionamento do entrevistado.

Apenas dois itinerários de transporte público atendem ao Conjunto Habitacional "Cristo Redentor": a Linha T-808 (Jardim Cristo Redentor) e, a partir de janeiro de 2020, houve a implementação da Linha T-888 (Expresso Redentor). Ambas são radiais, isto é, conduzem ao centro principal de Ribeirão Preto. Conforme informações obtidas por meio da Netnografia, o primeiro itinerário mencionado, além de atender aos moradores do Cristo Redentor, também é utilizado pelos cidadãos que residem no Conjunto Habitacional "Parque das Oliveiras I", sendo que essa demanda elevada de usuários sobrecarrega a linha, na percepção dos usuários. Com o objetivo de atender às reivindicações dos moradores, o segundo itinerário foi implementado. Porém, não houve a resolução completa do problema, em virtude dessa linha ser disponibilizada apenas no período da manhã com destino ao centro principal da cidade. Assim, além de não ser disponibilizada nos demais períodos do dia, não há o oferecimento do trajeto de retorno (centro -



conjunto habitacional), o que exige que, para esse percurso, somente a Linha T-808 seja utilizada.

A periodicidade nos atendimentos foi o primeiro elemento abordado pelo entrevistado. Segundo ele, nos horários de pico, nos quais o fluxo de passageiros é maior, há ônibus a cada 20 minutos, mas mesmo assim, devido ao número elevado de moradores que é dependente desse modal de deslocamento para as diversas finalidades – consumo, deslocamento para o trabalho e para as escolas, dentre outras –, essa periodicidade é insuficiente. Nos demais períodos do dia, segundo ele, há um ônibus a cada 40 minutos. Em sua opinião, deveria haver itinerários extras nos horários de pico que proporcionassem o deslocamento dos usuários de forma digna, visto que, atualmente, "[...] mesmo a cada 20 minutos, os ônibus andam lotados. E, principalmente, com a questão que estamos vivendo – a pandemia – é um absurdo ver a situação que os ônibus 'andam' aqui. É gente em cima de gente". Nos horários que não são de pico, segundo ele, o número de passageiros que utiliza o transporte público é pequeno, não havendo a necessidade, portanto, de alterações nos atendimentos prestados nesses períodos.

Outro elemento fundamental discutido durante a entrevista foi atinente aos percursos que os itinerários que atendem ao Cristo Redentor realizam. Segundo ele, deveria haver a ampliação de alguns que atendem aos bairros próximos e a implementação de outros, que possibilitassem, por meio de um único ônibus, que os usuários pudessem ter acesso a uma maior variedade de áreas da cidade. Segundo ele, os itinerários que atendem ao conjunto habitacional conduzem ao centro principal de Ribeirão Preto, porém eles são insuficientes, havendo a necessidade de que os usuários utilizem vários ônibus para terem acesso às outras porções da cidade, como às áreas nas quais estão situados os *shopping centers*.

**Miguel:** Por exemplo, se a gente atravessar a pista aqui e ir ao lado do bairro, nós temos bairros que são atendidos por três linhas. Nós temos o Ipiranga HC, que faz o acesso pelo Sumarezinho... ele leva esses usuários até o HC, que é o Hospital das Clínicas. Nós temos o circular, que é uma linha que faz ligação aos *shopping centers*. Então, assim, é muito bom. Só que nós não somos atendidos por essas linhas. Por exemplo, o circular vem até o final do bairro, na avenida. Vou te dar um exemplo. Se eu pegar o circular lá no Novo Shopping, eu consigo chegar até próximo ao bairro, mas aí eu tenho que descer e aguardar o Jardim Cristo Redentor. Eu acho que a empresa poderia colocar uma linha e mais veículos para atender aos moradores daqui. Se eu for para o Novo Shopping, se eu for para o Ribeirão Shopping ou para o Shopping Iguatemi, eu preciso pegar dois ônibus, sendo que eu poderia pegar um ônibus que teria o trajeto mais demorado - ele passaria praticamente por toda a cidade -, mas eu não desceria de um veículo para entrar em outro, entendeu? Outra coisa: Nós estamos numa distância de 3km que o ônibus poderia adentrar ao nosso bairro e atender aos usuários.

É possível supor, ainda que fosse necessário obter indicadores que confirmem a hipótese, que os trajetos, dificilmente, são desenhados segundo alguma racionalidade de uso de tempo para percorrer distâncias e associar diferentes funções que um mesmo cidadão deseja realizar no espaço urbano. Ao contrário, as linhas, muitas vezes, são concebidas segundo uma divisão social do espaço, que não articula áreas de consumo voltadas, em tese, aos segmentos de maior poder aquisitivo, às áreas residenciais ocupadas pelos estratos de menor poder aquisitivo. No geral, como pode ser observado em outras cidades médias, bairros distantes ocupados pelos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo são servidos por linhas que, dificilmente, passam por *shopping centers* ou por espaços residenciais fechados.

Dentre os vários resultados importantes obtidos por meio da realização da entrevista com o Miguel - muitos deles não abordados, neste texto, em profundidade -, destacamos que, segundo ele: 1) a distância do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" aos principais equipamentos urbanos, sobretudo aqueles do centro principal de Ribeirão Preto, impacta, negativamente, nos seus deslocamentos urbanos; 2) a partir da sua atuação como líder da Associação de Moradores, ele admitiu que os cidadãos que residem no conjunto habitacional se sentem isolados, porque o poder público é negligente perante as necessidades deles; 3) o sistema de transporte público que atende ao conjunto habitacional é deficitário em termos de cobertura espacial, frequência temporal e oferecimento de condições infraestruturais adequadas, sobretudo durante o contexto pandêmico no qual a entrevista foi realizada, isto é, num momento no qual as aglomerações deviam ser evitadas.

Elisabete, Patrícia e Rafaela também forneceram importantes depoimentos. As duas primeiras - assim como Miguel - pertencem aos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo e se enquadram na Faixa 1,5 do Programa Minha Casa, Minha Vida. Rafaela - a qual foi indicada para participar da pesquisa - não está inserida nos estratos socioeconômicos não privilegiados, ainda que a diferença não seja substantiva para o conjunto da sociedade e da cidade. De antemão, enfatizamos que a entrevista realizada com a Rafaela mostrou-se importante para a pesquisa, revelando nuances e pistas importantes, para fins de comparação, sendo ela imprescindível à construção do conhecimento científico e, no nosso caso, em específico, para a compreensão da problemática que nos propusemos a estudar.

Elisabete utiliza, para os seus deslocamentos visando ao trabalho, o transporte público e o transporte por aplicativo. O automóvel da sua família é, diariamente, utilizado pelo seu marido, visto que o seu trabalho é baseado em prestação de serviços em Ribeirão Preto e em outras cidades, sendo que, muitas vezes, ele não retorna para casa ao término do dia. Além disso, ela



informou que ele inicia o seu trabalho muito cedo, às 6h, sendo muito complicado, segundo ela, ele utilizar o transporte público nesse horário. Para os outros percursos urbanos - relativos ao consumo e ao lazer -, Elisabete informou que sempre se desloca por meio de automóvel com o seu marido.

Patrícia utiliza a motocicleta para as suas práticas espaciais de trabalho, sendo que, assim como Elisabete, o automóvel da família é utilizado pelo seu marido por uma exigência de trabalho. Segundo ela, com relação ao consumo, às vezes, o seu marido a leva para as áreas comerciais que deseja, mas, geralmente, para essa finalidade, também utiliza a sua motocicleta. Atinente ao lazer, ela mencionou que também utiliza a motocicleta quando se desloca sozinha ou com o seu filho, mas o automóvel é utilizado sempre que o deslocamento para o lazer é realizado em família. Patrícia ressaltou, ainda, que as dificuldades para utilização do transporte público, que, segundo ela, é deficitário nas diversas áreas da cidade, levou-a a adquirir a motocicleta: "Na época que eu não tinha moto, era muito demorado esperar ônibus... Ele era muito lotado. Então, graças a Deus, eu consegui comprar a moto para ficar melhor para eu ir trabalhar e para eu fazer as minhas coisas".

Elisabete destacou que encontra algumas dificuldades para a realização dos seus deslocamentos cotidianos, sobretudo para voltar do trabalho utilizando o transporte coletivo. Porém, segundo ela, a situação do atendimento do transporte público já foi muito pior e, agora, durante o período da manhã, nos horários que ela se desloca para o trabalho, não há tantas dificuldades:

**Elisabete:** Olha, o transporte público já foi bem pior. Nos horários que eu vou trabalhar, eu não tenho problemas muito grandes com lotação... O ônibus vai até vazio. Depois de 15h30, para voltar para casa, aí começa a ser mais lotado, sabe? Mas de manhã, no horário que eu vou, é super tranquilo... O retorno já não é tão fácil assim... Já fica mais difícil.

No que tange à Patrícia, as suas dificuldades para a realização dos percursos pela cidade são justificados devido à má qualidade da estrutura viária e em função da intolerância, por parte dos condutores de automóveis, para com aqueles que utilizam a motocicleta: "Eu encontro dificuldades, sim, por causa de muitos buracos nas ruas e porque as pessoas não estão tendo paciência com os motociclistas... com quem anda de moto. Está muito sem amor ao próximo". Dificuldades em termos de acessibilidade também foram apontados por Patrícia, os quais limitam a sua frequência em determinadas áreas de Ribeirão Preto: "No caso, seriam *shoppings*. Às vezes, eu não vou ao *shopping*, porque é muito longe daqui e eu acabo deixando



de lado e não indo". Esse trecho extraído da entrevista com a Patrícia reforça o aspecto ao qual Miguel, Presidente da Associação de Moradores, já havia dado ênfase, concernente à distância elevada do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" aos principais equipamentos urbanos e às áreas comerciais da cidade. Assim, embora Patrícia tenha motocicleta e automóvel e Miguel se desloque para o consumo e para o lazer utilizando o transporte por aplicativo, o critério distância é relevante para as práticas espaciais deles, atuando como elemento que impacta negativamente na mobilidade e na acessibilidade ou até mesmo impedindo os deslocamentos, embora vivam numa cidade média cujas distâncias são menores, quando comparadas àquelas que caracterizam os espaços urbanos metropolitanos.

Referente à Elisabete, ela destacou que não deixa de frequentar as áreas da cidade que gostaria - para fins de consumo e de lazer - devido a eventuais dificuldades em termos de acessibilidade, visto que, segundo ela, é possível ter acesso a todas as áreas da cidade, utilizando um ou mais itinerários, embora os deslocamentos consumam muito tempo:

**Elisabete:** Acho que não, pois para todas as áreas tem ônibus... **Elas só são longe, não é? O nosso bairro é um bairro muito longe do centro da cidade.** Para você ter uma ideia, a gente gasta 40 ou 50 minutos até o centro. Por exemplo, se eu for ao Novo Shopping, que fica no outro extremo da cidade, nossa, eu devo gastar duas horas para chegar lá, mais ou menos, de ônibus. Agora, em questão de ônibus, tem ônibus para todas as áreas de Ribeirão Preto. Às vezes, não tem direto do meu bairro, mas a gente pode ir até o centro e no centro fazer traslado e pegar outro, entendeu? (*grifo nosso*).

Questionamos as entrevistadas se o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" foi implementado numa área adequada da cidade e se, devido à sua situação espacial, elas se sentem prejudicadas por algum motivo. Patrícia não soube responder sobre a adequação/inadequação da situação espacial, todavia destacou que se sente prejudicada por viver no Cristo Redentor em função da ausência de uma escola para o seu filho e de um posto de saúde que atenda à população em horários mais diversificados: "Olha... eu acho que me sinto prejudicada pelo fato de não ter uma escola - meu filho está na 4ª série e não tem escola para ele aqui -, então preciso sair daqui para levá-lo lá na Vila Tibério. E pelo fato de não ter um posto de saúde, não é? Porque o posto de saúde fica aberto só até 13h aqui". Elisabete, por sua vez, destacou, assim como Miguel, que a área de implementação do conjunto habitacional é adequada, pois a área periférica da porção norte de Ribeirão Preto é uma das mais utilizadas para a expansão territorial urbana. Não obstante, destacou que se sente prejudicada, pois, em função da sua condição



socioeconômica, não pode residir onde gostaria - próxima à família -, num discurso que poderia ser associado ao processo de segregação socioespacial imposta, a qual ocorre sob a ação do Estado e da gestão e planejamento urbanos, cristalizada, principalmente, no afastamento socioespacial dos cidadãos de baixo poder aquisitivo para as periferias das cidades no âmbito das políticas habitacionais, por exemplo.

**Elisabete:** Eu acho que, pelo tamanho de Ribeirão Preto, não tem como ser próximo... Ou Ribeirão cresce para a zona norte ou para a zona leste. A cidade vem crescendo tanto que não há mais lugares próximos. Quando a gente vai comprar uma casa, a gente quer perto da família, mas não tem mais, pois todos os empreendimentos que saem, como este aqui, são todos nos extremos, porque a cidade vai só crescendo. No centro, é tudo muito caro. Na zona sul, nem me fale... a gente que é pobre, nem pensa na zona sul. Não há essa possibilidade para nós.

O questionamento sobre a sensação de isolamento ou de integração devido à área de residência revelou que Patrícia se sente integrada à cidade devido ao modal de deslocamento que utiliza - a motocicleta -, mas, segundo ela, essa sensação mudaria, caso ela utilizasse o transporte público: "Ah, como eu tenho a moto, eu me sinto integrada. Eu acho que, se eu tivesse utilizando o transporte público, aí eu me sentiria isolada... porque seria muito mais difícil a minha locomoção, não é?".

Elisabete, por sua vez, também se considera integrada à cidade, mas não utilizou os mesmos argumentos que Patrícia. Segundo ela, a possibilidade de utilizar o transporte público, que oferece itinerários que se dirigem ao centro da cidade, sendo possível, a partir dele, ter acesso a outros que conduzem às outras áreas de Ribeirão Preto, confere a ela a possibilidade de ter acesso à vida urbana, sentindo-se, pois, integrada. Ademais, como justificativa para o seu posicionamento, destacou a possibilidade de frequentar, para o consumo, as áreas próximas ao conjunto habitacional no qual reside:

**Elisabete:** Não me sinto isolada, não, porque com ônibus, você pode ir a qualquer lugar. A gente tem bairros próximos daqui que têm lotérica, supermercados grandes... O nosso bairro em si já tem muita coisa e a tendência é melhorar - entendeu? - em questão de comércio. **Eu acho que vai chegar uma época em que não vamos mais precisar ir ao centro para resolver algumas coisas... A gente vai conseguir comprar e resolver tudo por aqui mesmo [...]** (*grifo nosso*).

Rafaela utiliza, para todas as práticas espaciais, o seu automóvel e, às vezes, a motocicleta, havendo um revezamento com o seu esposo que também se desloca por veículo



particular. Trabalha na porção sul de Ribeirão Preto e realiza um percurso para ir e voltar do seu trabalho que chama a atenção. Salientamos, ainda, que o depoimento dela, apresentado a seguir, reforça a ineficácia do transporte público e a valorização, por razões de diversos tipos, do transporte individual.

**Rafaela:** Bom, eu, num dia comum, vou para o trabalho por volta de 6h da manhã, 6h30 no máximo... Meu retorno é por volta de 13h, aí eu já fico em casa. Então, eu moro aqui na zona norte - zona norte aqui o Cristo Redentor, se eu não me engano - e eu trabalho na zona sul. Então eu tenho de deslocamento 20 km pela pista... 20 km para ir e 20 km para voltar. E eu vou de carro. Eu tenho moto também, mas, às vezes, nós revezamos... meu esposo e eu revezamos... mas na maioria das vezes, eu utilizo o carro, porque a minha filha vai comigo... Como eu trabalho lá [na escola] e ela é bolsista, então ela vai comigo.

**Entrevistador:** E o transporte público você não costuma utilizar?

**Rafaela:** Aqui no bairro eu nunca fiz uso. Na verdade, faz um tempo que não faço uso mais, graças a Deus... Não dá transporte público no Brasil, não é? Só utilizo o veículo próprio mesmo.

As dificuldades para a realização dos deslocamentos urbanos também foram destacados por ela. Inicialmente, frisou as dificuldades em termos da estrutura viária e, posteriormente, amparada no seu modal de deslocamento principal - o automóvel - ressaltou que viver no Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" não confere a ela obstáculos, embora tenha mudado de posição ao longo da entrevista. Importante fazer menção ao fato de que, no trecho a seguir, assim como em outros discutidos na dissertação, a entrevistada sempre apresentou a sua perspectiva sobre as questões propostas a partir da sua rotina, das suas práticas espaciais e também com base no automóvel que, majoritariamente, utiliza. Todavia, para fins de comparação, sempre deixou muito explícito o fato de que o seu posicionamento está alicerçado na utilização do automóvel, sendo que ele seria desconforme, caso o transporte público fosse utilizado. Há, pois, por parte dela, o reconhecimento de que as experiências dos cidadãos em termos de movimentos pela cidade diferem entre si em função do modal de deslocamento.

**Rafaela:** Ah, sim, nós temos muitos problemas. Muitas vias aqui eu acho que são muito movimentadas... Algumas não podem mais ser vias de mão dupla, por exemplo. Temos avenidas que não poderiam mais ser vias duplas e elas ainda são. Então a gente tem essa dificuldade para estacionar, enfim, é isso que eu acho. E muitas coisas ainda faltam... Eu acredito que há muitos semáforos em alguns pontos e por isso tem muito trânsito, enfim, eu acho que é isso. Agora, pensando na área que moro, vou ser honesta... Pela minha rotina, eu não vejo essa dificuldade. Pela minha rotina diária, como eu utilizo muito as pistas, eu não tenho dificuldades. Para ir à casa da minha mãe, por exemplo, eu faço utilização da pista para "cortar" um bairro, então eu já fiz alguns trajetos nos quais eu não vejo essa dificuldade mais. **Se eu fosse fazer o uso do transporte**



**público, eu já não sei se eu diria a mesma coisa, mas de carro eu já consigo ter uma mobilidade maior (grifo nosso).**

Ao refletir sobre as áreas que frequenta, Rafaela explicou que, por possuir automóvel e utilizar, geralmente, as rodovias, a acessibilidade não é um elemento que restringe os seus deslocamentos. Porém, devido à situação espacial do Cristo Redentor, o tempo dos percursos impacta, decisivamente, nas suas práticas espaciais, nas áreas que frequenta e no uso de seu tempo cotidiano. Além disso, em sua visão, a área de implementação do conjunto habitacional é adequada, embora seja distante, pois o automóvel fornece a ela uma sensação de encurtamento das distâncias. A seguir, o trecho no qual a entrevistada aborda essas duas temáticas:

**Rafaela:** Ah, eu acho que não pelo acesso, mas pelo tempo que eu levo para ir. Tem alguns setores, por exemplo, a zona sul mesmo é o oposto de onde eu moro, então, assim, não pelo trajeto em si, porque eu faço a utilização da pista e do carro, mas pelo tempo que eu levo, às vezes, eu não me animo para ir para lá [...]. **Eu acho que ele [o Cristo Redentor] foi feito numa área adequada, sim, apesar de distante. Por exemplo, quando a gente tem veículo próprio, o bairro já não se torna tão distante.** Ele é distante no começo, mas depois você estabelece uma rotina e passa a não ser mais distante (grifo nosso).

Ao refletir sobre a sensação de isolamento ou de integração que a vivência no Cristo Redentor poderia proporcionar a ela, a primeira foi destacada, numa associação à ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços que possibilitem a plena satisfação de suas necessidades, revelando a importância do consumo em nossa sociedade, que, embora possa ser estudado e criticado à luz da ideia de alienação (CATALÃO; MAGRINI, 2019), pode, dialeticamente, ser valorizado "[...] como elemento que possibilita a construção da cidadania, elemento imprescindível à luta pelo direito à cidade" (CATALÃO; MAGRINI, 2019, p. 144). Dessa forma, compreendemos que a sensação de isolamento justificada pela entrevistada a partir da ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços seja explicada pela segunda perspectiva que orienta a reflexão sobre as práticas espaciais de consumo contemporâneas, consoante os pesquisadores supramencionados.

**Rafaela:** É, aqui eu ainda posso dizer que há um isolamento, porque nós, como bairro novo (acho que vamos fazer três anos de construção, se não me engano)... então, nossa área comercial ainda é muito defasada. Faltam muitos estabelecimentos comerciais e, às vezes, nós temos que nos deslocar daqui para outro bairro para poder ter acesso.

Ao avançar na discussão sobre a dimensão empírica do trabalhar, atrelando-a à mobilidade e à acessibilidade, Rafaela destacou outro impacto negativo propiciado pela situação





espacial da sua residência, para além do tempo dos percursos: os gastos com combustível. Assim, embora, segundo Vasconcellos (2013), uma das possibilidades de verificação da iniquidade de acessibilidade seja por meio da relação entre mobilidade e renda, na qual famílias com rendas familiares maiores, como a Rafaela, "[...] além de movimentarem-se mais para todos os motivos, têm melhores condições de atender outras necessidades, relacionadas às compras, saúde e lazer" (VASCONCELLOS, 2000, p. 56), para além daqueles movimentos direcionados ao trabalho e à escola, sobretudo por possuírem automóvel, o depoimento de Rafaela revelou que, nessa equação na qual mobilidade e renda aparecem como diretamente proporcionais, a área de residência dos cidadãos também é uma variável importante, visto que maiores distâncias a serem percorridas acarretarão impactos superiores aos orçamentos familiares - mesmo a renda da família sendo elevada -, podendo haver estratégias de diminuição de custos com deslocamento a partir de restrição das práticas espaciais, como abordaremos na sequência. Assim, a mobilidade, segundo Pero e Mihessen (2013), requer, para a sua compreensão, além de indicadores socioeconômicos, um olhar direcionado aos aspectos geográficos - temporais e espaciais, sobretudo. Apresentamos, então, o trecho no qual Rafaela aborda os gastos com combustível e ressalta que gostaria de trabalhar numa área mais próxima à residência:

**Rafaela:** Eu trabalho lá na zona sul por opção e por necessidade. São as duas coisas. Bom, agora você me deixou confusa... Na verdade, quando eu entrei no colégio, eu não tinha a formação pedagógica, então eu entrei com o intuito de oferecer para a minha filha uma qualidade maior na educação dela, que eu não poderia dar trabalhando em qualquer outro lugar [a filha é bolsista]. Depois, surgiu o interesse de entrar na área pedagógica e daí por diante, então acredito que foi por necessidade em primeiro lugar. **Se eu pudesse trabalhar em outra área que fosse aqui próxima ao bairro, ou no bairro, seria perfeito**, tanto é que aqui estão inaugurando uma escola chamada Servantes... Já tentei ver também a questão de creches que estão para entrar aqui, para eu poder trabalhar por aqui... **Então, hoje, eu optaria por trabalhar aqui perto do meu bairro, com certeza, até em função do gasto de combustível que nós temos para ir trabalhar** (*grifos nossos*).

As práticas espaciais de lazer da entrevistada são limitadas devido aos impactos na mobilidade e na acessibilidade que a situação espacial periférica do Cristo Redentor propicia a ela, além dos outros elementos a ela associados ou derivados. O trecho a seguir é emblemático para demonstrar um dos motivos pelos quais optamos por analisar a entrevista realizada com ela, isto é, embora se desloque, exclusivamente, por automóvel ou por motocicleta e tenha condições econômicas para realizar uma multiplicidade de deslocamentos pela cidade, a sua situação espacial dificulta os seus deslocamentos, o uso e a apropriação do espaço urbano e, logo, o



acesso ao direito à cidade, apesar da sua renda familiar privilegiada - aproximadamente sete mil mensais - e dos modais de deslocamento que adota. Assim, ao questionarmos se a entrevistada se desloca pela cidade em momentos de lazer e quais as áreas priorizadas no âmbito dessa dimensão empírica, Rafaela explicou:

**Rafaela:** Olha, eu não vou, pois até eu ir... **Nesse caso, a mobilidade me impede**, porque eu sou casada e tenho uma vida e uma rotina muito agitadas, então acabo pegando o final de semana para descansar. **E essa distância e essa questão da mobilidade acabam me impedindo, entendeu?** Se tivesse aqui [áreas para o lazer], ficaria mais fácil. Então hoje, para o lazer, normalmente a gente vai muito para casas de amigos próximos. A gente faz um almoço... pede uma pizza... faz um churrasco. É isso que a gente gosta de fazer [...]. Hoje, infelizmente, meu lazer está mais vinculado à internet. Não queria, mas é a realidade. Então, assim, muitos amigos que tenho contato moram quase na zona sul... quase lá, mas não é. Então, assim, o deslocamento é muito ruim... A gente tem essa dificuldade. Por ser longe, a gente, às vezes, fala: "ah, não vou..." (*grifos nossos*).

Outro elemento crucial pesquisado junto aos colaboradores da pesquisa diz respeito às práticas espaciais de consumo. As entrevistas revelaram que a realização do cotidiano urbano dos cidadãos é, muitas vezes, circunscrita devido à condição socioespacial e à mobilidade, as quais atuam como elementos que restringem a superação dos obstáculos atinentes às distâncias e que, portanto, as áreas comerciais mais complexas - como aquelas nas quais estão situados grandes supermercados e hipermercados, além de *shopping centers* - sejam acessadas.

A título de exemplo no que concerne às práticas espaciais de consumo, tomemos o depoimento de Rafaela. Embora ela compre alimentos no conjunto habitacional, ele ainda não consegue suprir a totalidade das suas necessidades, sendo os deslocamentos para o consumo sempre necessários. Assim como os outros entrevistados, Rafaela destacou a relevância do centro principal, no qual compra uma variedade grande de itens, exceto alimentos: "Eu gosto muito do centro. Acho que a área principal que eu vou é o centro". Concernente à compra de alimentos, Rafaela explicou onde adquire e os motivos que orientam as suas escolhas. Além disso, utilizou o conceito de mobilidade – embora, importante frisar, desloque-se sempre por automóvel – para justificar porquê não frequenta outras áreas da cidade, para além daquelas que mencionou, para a realização das compras. Assim, a fala de Rafaela representa mais um exemplo nítido de que a mobilidade de que o cidadão dispõe, associada ao nível de acessibilidade que as diferentes áreas urbanas oferecem, pode representar empecilhos à vivência urbana, mesmo àqueles que possuem automóvel e que, em hipótese, teriam graus de mobilidade e de acessibilidade superiores. Conforme já havíamos destacado anteriormente, Rafaela explicou



que os gastos com combustível, os tempos longos para realização dos trajetos e a distância acentuada do conjunto habitacional aos equipamentos urbanos e às áreas comerciais restringem os seus deslocamentos para o lazer. Compreendemos, então, que esses mesmos argumentos auxiliam na compreensão de as suas práticas espaciais de consumo serem, também, limitadas.

**Rafaela:** O supermercado que eu frequento fica no Planalto Verde. É o Savegnago de lá. Nós também vamos ter Savegnado aqui, mas não tem ainda previsão. No centro eu não compro em supermercado. Eu compro no Savegnago, porque tenho mais opções lá e melhores preços. Como ele é maior, uma rede maior, então nós temos mais opções de produtos e melhores preços.... Preços menores, vamos dizer assim, porque aqui, em supermercado de bairro, a gente sabe como é... Tudo é mais caro. Então, para uma compra maior, eu prefiro ir ao Savegnago. Aqui, eu deixo para comprar algo emergencial mesmo. Algo que falta. **Não compro em outras áreas da cidade por causa da mobilidade... Aí a gente chegou no ponto. Então, é pelo acesso mesmo. Eu tenho acesso muito rápido ao Savegnago do Planalto Verde. Em cinco minutos de carro eu estou lá. Eu vou pela pista e tal, então estamos muito próximos a ele (grifo nosso).**

Todos os entrevistados mencionaram a realização do consumo nos estabelecimentos do conjunto habitacional e naqueles situados nos bairros próximos a ele, reforçando, logo, que o fator proximidade é importante para as escolhas dos espaços de consumo dos cidadãos. Além disso, todos revelaram a importância da área comercial presente no Cristo Redentor e defenderam a sua ampliação, sendo esses posicionamentos reforçadores, também, do fator supracitado. Outro elemento que merece destaque é a referência ao centro principal de Ribeirão Preto como área na qual os cidadãos realizam as suas compras e obtêm os serviços.

Como forma de conclusão e de síntese dos resultados obtidos por intermédio das falas das três entrevistadas - Elisabete, Patrícia e Rafaela -, destacamos que, para elas, a situação espacial do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e, portanto, a sua distância ao centro principal da cidade, sobretudo, mas também às demais áreas dela, é um fator que, em diferentes graus de intensidade, variando, sobretudo, em função do modal de deslocamento utilizado, proporciona uma limitação para que as suas práticas espaciais sejam realizadas. Dois exemplos claros dessa limitação foram fornecidos por Priscila e por Rafaela. Aquela, muitas vezes, não realiza as suas compras em supermercados sempre que necessita devido à distância do centro principal - o qual é muito importante para as suas práticas espaciais de consumo - ao conjunto habitacional em que reside, além da não realização de práticas espaciais de lazer pela cidade por parte de Rafaela, a qual, mesmo possuindo automóvel e motocicleta, destaca que as distâncias a serem percorridas e os tempos gastos nos deslocamentos restringem os seus movimentos para essa finalidade, devendo-se, ainda, levar em consideração o seu consumo diário de espaço - aproximadamente 40

km para ir e para voltar do trabalho - em associação aos gastos com combustível, que ajudam a compreender como as práticas espaciais de muitos cidadãos restringem-se, em muitos casos, aos deslocamentos essenciais. Por fim, identificamos, a partir da fala das três entrevistadas, o prestígio social do centro da cidade, haja vista que ele permanece sendo importante para elas como área de consumo devido à baixa oferta de estabelecimentos comerciais e de serviços no Cristo Redentor.

A outra perspectiva que destacamos é a de Elisabete, sobretudo a sua avaliação do transporte público. Embora ela tenha mencionado que algumas melhorias foram implementadas em função da pandemia, sobretudo o oferecimento de ônibus a cada 20 minutos nos horários de maior fluxo de passageiros, ela reconhece que uma reestruturação do transporte coletivo é necessária, sobretudo para atender aos cidadãos que, ao contrário dela, não possuem horários tão flexíveis de entrada e de saída do trabalho e, portanto, necessitam do transporte público nos horários nos quais ele apresenta-se de forma mais caótica e precária. Assim, Elisabete comunga da mesma posição de Miguel, que também relatou a precariedade do transporte público que atende ao Cristo Redentor, e também compactua com as duas cidadinas cujas visões foram obtidas a partir do diálogo por meio da ferramenta de bate-papo do *Facebook*, no âmbito da Netnografia<sup>5</sup> - Cláudia e Sofia -, que, por deslocarem-se, exclusivamente, por esse modal de deslocamento para todas as finalidades, puderam, com mais clareza, relatar os problemas atinentes a ele.

Avaliamos, por fim, que as três entrevistas enriqueceram a nossa compreensão acerca das dificuldades espaciais, temporais, estruturais e orçamentárias para aqueles que possuem veículo - automóvel e/ou motocicleta - também possam deslocar-se pela cidade. Ademais, os depoimentos de Elisabete, conforme destacamos acima, ampliaram o nosso entendimento acerca da dimensão organizacional, atinente ao transporte público, que, atrelada às outras dimensões mencionadas, confirmam a tese de que, para os cidadãos que se deslocam por esse modal de deslocamento - seja apenas para algumas finalidades, como no caso de Elisabete, ou para todas as práticas espaciais, como nos casos que apresentamos na dissertação por meio dos diálogos com a Cláudia e a Sofia a partir da Netnografia -, os percursos urbanos são, muitas vezes, precários, havendo a impossibilidade de que a cidade seja contemplada e vivida em sua plenitude. Esse problema amplia-se exponencialmente quando a dimensão geográfica por excelência - o espaço - é acrescentada à análise e passa, portanto, a sustentar a perspectiva analítica.

---

<sup>5</sup> A Netnografia foi um procedimento metodológico que possibilitou a obtenção de importantes resultados, os quais reforçam e ampliam as discussões tecidas neste texto. Para ter acesso à forma de realização da Netnografia e aos resultados dela provenientes, sugerimos a leitura de Abate (2023).



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa revelou que os problemas de mobilidade e de acessibilidade urbanas também se manifestam numa cidade média de forma iníqua e distinta, dependendo de vários processos, dinâmicas e fenômenos, como: a) das formas por meio das quais a produção do espaço urbano e a expansão territorial urbana se manifestam; b) da estrutura organizacional que orienta o oferecimento do transporte público; c) do nível de renda e dos modais de deslocamento utilizados; d) da área urbana na qual os cidadãos residem; dentre outros.

Os diálogos com os entrevistados foram muito claros e apontaram que a distância grande entre o Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" e os principais equipamentos urbanos, e entre ele e os espaços de consumo, sobretudo aqueles do centro principal, representa um elemento-chave para compreendermos como o processo de periferização dos cidadãos no espaço urbano, cristalizado, sobretudo, no afastamento socioespacial dos estratos socioeconômicos de menor poder aquisitivo, possibilita que a mobilidade e a acessibilidades urbanas inadequadas sejam vislumbradas como impedimentos para que o direito à cidade seja, de fato, realidade.

As entrevistas realizadas com os quatro cidadãos, considerando a temática do consumo, apontaram para a relevância da área comercial do conjunto habitacional e também daquelas situadas nos bairros próximos a ele, para a realização das compras e obtenção dos serviços, confirmando, assim, um fato notório, verificado na maioria das cidades brasileiras: a relevância da proximidade das áreas comerciais às residências dos cidadãos, principalmente para aqueles que possuem mobilidade e acessibilidade desfavoráveis aos deslocamentos mais longos, sobretudo em função da dependência do transporte público que, nas grandes e nas médias cidades da América Latina, está estruturado, majoritariamente, de maneira inadequada.

As falas dos entrevistados, no que tange à distância elevada do Conjunto Habitacional "Cristo Redentor" ao centro principal e às demais áreas comerciais de Ribeirão Preto, apontaram para um elemento que poderia ser associado à fragmentação socioespacial e ser confirmado a partir de uma pesquisa mais ampla, com um universo estatístico mais abrangente: "contradição entre melhoria das condições socioeconômicas para o consumo e diminuição das condições de acesso ao espaço urbano, revelada pelas distâncias entre os espaços de moradia e os de consumo" (SPOSITO; GÓES, 2019, p. 104). Ademais, o fato de que os entrevistados pouco se referiram à frequência a outros espaços da cidade, além do centro principal, a não ser por razões de trabalho, já indica que há uma clara separação socioespacial entre a Ribeirão Preto do norte e a do sul, sendo esse mais um prisma por meio do qual a fragmentação socioespacial poderia ser constatada.



A partir dos resultados discutidos, de forma sintética, neste texto, e considerando os demais que foram obtidos, na pesquisa, por meio dos outros procedimentos metodológicos, salientamos que, pela lente da mobilidade urbana, privilegiada para a leitura da lógica socioespacial fragmentária, identificamos tendência de intensificação da diferenciação socioespacial que poderia conduzir à constituição da fragmentação socioespacial. Destacamos, ainda, que a leitura do processo foi feita a partir de uma pequena parcela da cidade e da vida cotidiana de cidadãos que participaram dos diferentes enfoques metodológicos, que revelaram que os deslocamentos periferia – centro ainda são estruturadores importantes no uso de seus tempos cotidianos.

### **AGRADECIMENTOS E RESPONSABILIDADE PELO CONTEÚDO DESTE TEXTO**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Agradecemos ao CNPq e à FAPESP pelas bolsas de mestrado concedidas. Processo nº 133132/2019-6, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) . Processo nº 2019/02849-0, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

### **REFERÊNCIAS**

ABATE, Alexandre Antonio. **As vozes dos cidadãos:** Uma análise sobre a (i) mobilidade, a (in) acessibilidade e o consumo dos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente - SP. 2017. 178 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

ABATE, Alexandre Antonio. **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. 2022. 270 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2022.

ABATE, Alexandre Antonio. A Netnografia como metodologia de investigação em Geografia: Um estudo para a compreensão da mobilidade urbana excludente e precária em Ribeirão Preto - SP. **Revista Formação (Online)**, v. 30, n. 57, p. 429-464, 2023.

BERNARDES, Antonio. Como pesquisar as redes sociais virtuais em Geografia? **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 18, n. 2, p. 22-34, 2020.

CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira. Direito à cidade e consumo: contradições e convergências. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 133-158.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: Reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, v. 9, n. 16, p. 199 - 2018, 2011.

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (FUNDAÇÃO SEADE). **SEADE população**. *Sem data*. Disponível em: < <https://populacao.seade.gov.br/>>. Acesso em: 19 set. 2021.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (Org.). **Políticas sociais: acompanhamento e análise**. Brasília: IPEA: Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006, p. 242-250.

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

PACAEMBU CONSTRUTORA. **O maior bairro planejado do Brasil**. 2019. Disponível em: <<https://www.pacaembu.com/uploads/ebooks/ebook-informativo-pacaembu-julho-2019-31.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade Urbana e Pobreza no Rio de Janeiro. **Econômica**, Niterói, v.15, n.2, p. 23-50, dez. 2013.

PREFEITURA DA CIDADE RIBEIRÃO PRETO. **Empreendimentos CAIXA - PMCMV - CONCLUÍDOS**. *Sem data*. Disponível em: <<https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/planejamento/habitacao>>. Acesso em: 03 abr. 2020.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades. **Perfiles Latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, dez. 2001.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Território**, n. 4, p. 39-53, jan./jun. 1998.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos - FragUrb**. Presidente Prudente, projeto temático financiado pela FAPESP, 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão *et al.* Seis cidades médias: Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto (SP) e Londrina (PR). In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 27-44.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. Da diferenciação à fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria *et al.* **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2019, p. 77-104.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1 ed. Barueri - SP: Manoele, 2013.



VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Orgs.). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA: ITDP, 2016, p. 57-79.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 17-37.