



---

**MOBILIDADE COTIDIANA FRAGMENTADA: ANÁLISES A PARTIR DOS PERCURSOS URBANOS EM RIBEIRÃO PRETO/SP**

FRAGMENTED EVERYDAY MOBILITY: ANALYSIS BASED ON URBAN ROUTES IN RIBEIRÃO PRETO/SP

**Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos<sup>1</sup>**

**RESUMO**

As cidades contemporâneas demandam uma série de reflexões, instrumentos e indagações a partir do espaço urbano que vem sendo produzido. Tal reflexão se baseia na perspectiva de que o processo de fragmentação socioespacial é condicionante neste processo indicado. Observamos que as cidades médias possuem elementos estruturais de uma base analítica que demanda pensamento constante, isso por conta da pluralidade de interações socioeconômicas que estão sendo observadas nelas. A partir disso, propomos entender a mobilidade, aqui na sua dimensão cotidiana, como dimensão para observar que cidade média está sendo produzida e de que forma ela tem afetado o dia a dia da população, neste caso a periférica. Para isso, nos valeremos de uma metodologia denominada de “percurso urbano” para entender como o “ir e vir” desta população tem sido afetada pelas dinâmicas intraurbanas. De antemão, indicamos observar e perceber que a fragmentação socioespacial tem sido elemento fundante e estruturante dos apontamentos realizados e que é preciso criar políticas públicas que tragam a população cidadina para o centro do debate.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade cotidiana; Fragmentação socioespacial; Percursos urbanos; Ribeirão Preto/SP.

**ABSTRACT**

Contemporary cities demand a series of reflections, instruments and inquiries from the urban space that has been produced. Such reflection is based on the perspective that the process of socio-spatial

---

<sup>1</sup> Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (PPGG/FCT – UNESP) – Câmpus de Presidente Prudente/SP

fragmentation is a conditioning factor in this indicated process. We observed that medium-sized cities have structural elements of an analytical base that demand constant thought, due to the plurality of socioeconomic interactions that are being observed in them. From this, we propose to understand mobility, here in its everyday dimension, as a dimension to observe which medium-sized city is being produced and how it has affected the daily life of the population, in this case the peripheral one. For this, we will use a methodology called "urban journey" to understand how the "coming and going" of this population has been affected by intra-urban dynamics. Beforehand, we indicate observing and realizing that socio-spatial fragmentation has been a founding and structuring element of the notes made and that it is necessary to create public policies that bring the city population to the center of the debate.

**KEYWORDS:** Daily mobility; Socio-spatial fragmentation; Urban routes; Ribeirão Preto/SP.

## Introdução

Há um processo com relação a produção do espaço urbano das cidades médias brasileiras que vem ganhando destaque em tempos recentes pelo reflexo das dinâmicas que ocorrem a partir de sua observação analítica: a fragmentação socioespacial. Esta tem sido objeto de muitas pesquisas acadêmicas voltadas a compreender quais cidades médias são essas que se (re)produzem e como a população cidadina tem sido afetada com as muitas dinâmicas intraurbanas permeadas pelo processo indicado .

Diante disso há também uma variedade de perspectivas que podem ser utilizadas para compreender como este se faz presente no cotidiano de cidadinas e cidadãos residentes em cidades médias, como por exemplo, utilizar a mobilidade como referencial observacional.

Arbucias (2003) já trazia uma variedade de tipos de mobilidades que poderiam ser identificadas de acordo com o contexto e realização de um determinado deslocamento intra e interurbano, denotando a importância que o andar pela cidade possui não apenas como forma de estar em algum lugar, mas também de viver e experimentar a cidade, dando até mesmo uma característica política para o ato de se deslocar pelo urbano.

Pelo exposto, concordamos que é fundamental utilizar destes instrumentos analíticos, como a mobilidade, para que possamos compreender as dinâmicas cotidianas de uma população residente em cidades médias cada vez mais especializadas e dotadas de elementos que mais distanciam do que aproximam, mais fragmentam do que aglutinam.

Para isso, além desta breve introdução, realizaremos a construção do presente documento de forma que possa possibilitar à leitora e ao leitor um entendimento que revele a necessidade de observarmos as cidades, e aqui falaremos de uma média, a partir de uma ótica que contemple todas as suas dinâmicas e desvele contextos e processos relacionados a produção do espaço urbano<sup>2</sup>.

Dividimos, após a introdução, este artigo em uma estrutura de desenvolvimento que contempla partes do que vem sendo realizado no trabalho como

---

<sup>2</sup> A presente pesquisa possui financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) mediante o Processo nº 2020/10108-7 sendo componente do Projeto Temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: Escalas, vetores, ritmos e formas” (FragUrb) (2018/07701-8).

um todo, atentando para o fato de que a estrutura aqui apresentada visa contribuir para a organização das ideias de quem se interessa com o tema.

A metodologia de nossa proposta busca trazer reflexões acerca de compreender o processo de produção do espaço urbano investigando elementos que possibilitem identificar a fragmentação socioespacial como fator inerente da construção deste, demonstrando como ela vem sendo reforçada por medidas pautadas na dimensão socioeconômica e socioespacial da população cidadina.

Buscamos também uma construção metodológica que intente fundamentar nossas bases reflexivas possibilitando trazer apontamentos e construções voltadas a dialogar com nossa proposta principal que é verificar, a partir da mobilidade em sua esfera cotidiana, o dia a dia de cidadinas e cidadãos em uma cidade média.

Na parte dos resultados, traremos um exemplo de uma atividade realizada em trabalho de campo em Ribeirão Preto/SP, cidade média de nossa pesquisa, na qual mediante uma metodologia denominada “percurso urbano” construímos uma reflexão que busca demonstrar como a mobilidade cotidiana tem sido interferida em uma cidade média projetada a partir de elementos fragmentários.

Por fim, iremos trazer reflexões, indagações e provocações que buscam não encerrar o debate, mas trazer luz a outras questões voltadas a entender a realidade de algumas cidades médias, sendo este trabalho instrumento de uma construção reflexiva e de possibilidade de amplitude do debate.

## **DESENVOLVIMENTO**

### **Metodologia**

As cidades contemporâneas não podem ser mais observadas a partir de um olhar analítico que desconsidere as interações e construções socioeconômicas e socioespaciais que abrangem a formação de seu processo de produção do espaço urbano.

Muitos são os elementos que podem ser utilizados para que possamos construir nossas análises e, buscar compreender algumas das mais variadas dinâmicas que circundam a cidade e o urbano. Uma das possibilidades reflexivas que podemos utilizar é com relação a mobilidade e sua pluralidade de conteúdos, que podem ser observados e reflexionados, principalmente, pela sua capacidade de apresentar conteúdos que possuem muitas dimensões do cotidiano (AUGÉ, 2010).

Ela se configura como uma atividade essencial para o “ir e vir” de cidadinas e cidadãos, constituindo-se como um ato até mesmo político, frente as inúmeras barreiras existentes com relação à possibilidade de se locomover. Sendo meio importante para que muitas e muitos possam acessar os espaços, a mobilidade ganha representatividade a tal ponto de que pode oportunizar reflexões e construções que demandam um olhar mais próximo das estruturas existentes que possibilitam o movimentar-se (VASCONCELLOS, 2016).

Tal situação pode ser evidenciada quando observamos a necessidade de deslocar-se para trabalhar, estudar, realizar compras, passeios entre outras atividades cotidianas. Sem o uso do automóvel e utilizando apenas de nossos pés, a tarefa de realizar qualquer uma dessas ações se torna algo completamente inviável se a distância é longa, sendo um veículo automotor o mais indicado para poder se locomover, ainda mais em cidades em que as vias urbanas são cada vez mais largas e o passeio público quase sempre está deteriorado.

Diante disso, o automóvel ganha espaço nas vias urbanas, culminando na ampliação de uma infraestrutura que aporte a quantidade necessária de veículos que podem circular pelas ruas das cidades. O uso de bicicleta vira algo completamente utópico, já que não oferece opções rápidas com relação a acesso e muitos menos possui uma área adequada para transitar, mesmo com as muitas ciclovias existentes nas cidades brasileiras, que são compartilhadas com pedestres que veem nela uma forma segura de transitar (AUGÉ, 2008).

Com a dinamização espacial urbana, principalmente das cidades médias oriundas do processo de reestruturação urbana conforme Sposito (2007) já debateu, é importante identificarmos e apontarmos novas realidades que estão presentes nas dinâmicas urbanas contemporâneas que revelam novas compreensões e reflexões sobre a produção do espaço urbano dessas.

Deste modo, novas reflexões surgem e questionamentos são elencados quando realizamos as primeiras reflexões: como o andar nas cidades médias vem ocorrendo? As cidadinas e os cidadãos são pensados nos projetos infra estruturais urbanos? Como o espaço urbano pode ser produzido para otimizar não só o tempo dos veículos, mas também da população? Quais ideias podem ser colocadas ao debate com relação a propostas de melhorias para as cidadinas e os cidadãos?

Além disso, é preciso que tenhamos o entendimento de que, compreender o urbano face ao sistema econômico vigente é reconhecer e observar as muitas

dimensões que estão atreladas ao processo de produção do seu espaço. Tal assertiva se fundamenta na observação constante que realizamos com relação as muitas contradições postas atualmente, principalmente no quesito andar na cidade.

Ao apontarmos que a fragmentação socioespacial, processo aqui utilizado quando analisamos as cidades médias brasileiras e como elas estão sendo produzidas, está baseada também na questão do deslocamento de cidadinas e cidadãos, isto quando observado os contextos específicos para tal afirmação, atribui mais frentes reflexivas para pensarmos como urbano vem sendo transformado abruptamente pelo modelo capitalista de produção.

Por exemplo, quando nos propomos a debater uma cidade média como Ribeirão Preto/SP é por entender que ela possui as estruturas necessárias que permitem observá-la a partir deste processo. Com 720.116 habitantes (IBGE – CIDADES, 2023) ela possui interações que possibilitam compreender que sua expansão territorial urbana se estabeleceu no decorrer de sua (re)estruturação, conforme Zamboni (2018) destaca.

Melazzo et al. (2021) também indica que o dinamismo urbano de Ribeirão Preto/SP ocorreu por conta de sua produção do espaço urbano pautada na questão da renda da terra, supervalorizada por conta da produção agrícola, que possibilitou à ela se expandir tanto no seu vetor sul, especializando-se em condomínios horizontais fechados quanto no setor norte, principalmente após a implementação de conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV) nos primeiros 20 anos dos anos 2000.

Por isso que, quando abordamos a mobilidade cotidiana a partir da fragmentação socioespacial, é preciso antes compreender como este processo se permeia no deslocamento cotidiano, para entender e revelarmos os efeitos nas cidades médias. Para tal reflexão é preciso entender como se estabelece a fragmentação socioespacial para posteriormente correlacioná-la com a mobilidade e seu desmembramento.

Muitas definições são atribuídas ao processo de fragmentação socioespacial, sendo que o termo socioespacial foi inserido ao debate posteriormente, conforme Sposito e Sposito (2020) indicam. Ele possui várias estruturas, mas a essência analítica é praticamente a mesma, como traz Salgueiro (1998, p. 39):

*Entendemos por fragmentação uma organização territorial marcada pela existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a*

*estrutura socioespacial que os cerca. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios. (grifo da autora)*

A presença dos enclaves territoriais por toda a malha urbana, de acordo com os apontamentos da autora, é representativa do processo de fragmentação, ressaltando a diferenciação entre pessoas, que se reflete nas distâncias estabelecidas por conta, neste caso, dos mesmos enclaves.

Caldeira (2000) traz ao debate a questão dos enclaves fortificados na cidade de São Paulo/SP e a localização dos primeiros condomínios horizontais fechados, denotando um distanciamento para com a cidade baseada na justificativa da violência urbana.

Sobre esta, utilizada como motivo para se distanciar e pensada como fator para proteção, Sposito e Góes (2013, p. 275) fazem uma exposição interessante ao analisar a explicação dada por um entrevistado para sua escolha de residir em um condomínio horizontal fechado:

Assim, chegamos ao terceiro aspecto a ser explorado nesse depoimento: o papel central do governo, as vezes referido por meio das instituições públicas, mas sempre representado como incapaz, seja de prevenir, pela falta de educação, seja de reprimir, pela atuação ineficaz da polícia, portanto, de manter a violência em níveis toleráveis. Em tal capacidade ou “negligência” reside a principal justificativa para o isolamento da classe média, que tem o direito de se autodefender.

A violência e a incapacidade dos agentes do Estado de coibi-la se torna uma justificativa plausível para adquirir uma proteção reforçada, principalmente, pela mídia, conforme as autoras anteriormente citadas também indicam.

Deste modo, a fragmentação socioespacial é estabelecida por uma série de estruturas que “justificam” a necessidade de fragmentar a cidade em parcelas desiguais, visando o estabelecimento de uma sociedade que estará “quebrada”, mas que se identificará dentro daqueles pedaços e terão a sua segurança garantida ao caminhar entre “seus pares”.

Além disso, há uma deterioração dos modos de deslocar-se de uso coletivo para o uso individual do veículo, vide a quantidade de vias urbanas construídas e reformadas em prol do aumento quantitativo de carros, motos e ônibus demonstrando ainda mais uma forma de exclusão e diferenciação (PREVÔT-SCHAPIRA, 2001).

Como forma de sintetizar os elementos que compõem a fragmentação socioespacial, Salgueiro (2001, *apud* DAL POZZO, 2012, p. 33) propõe os seguintes pontos:

- 1) Território policêntrico – representativo da perda da hegemonia do centro tradicional a partir da multiplicação de novas centralidades
- 2) Áreas mistas – como os megacomplexos imobiliários que combinam moradia, centros comerciais e de serviços que negam o zoneamento funcional da cidade moderna;
- 3) Enclaves – como os espaços residenciais fechados com grau acentuado de homogeneidade social, implantados de modo contíguo às parcelas do tecido urbano até então, predominante empobrecido;
- 4) *Dessolidarização do entorno próximo – caracterizados pela formação de redes de relações à distância e de alto nível de acessibilidade, proporcionado a partir do uso intensivo do automóvel e das vias de trânsito rápido, que não valorizam as funções que poderiam ser exercidas nas proximidades imediatas;*
- 5) Valores simbólicos de distinção social, que permitem reafirmar a importância do fragmento a partir de um sistema de identificação – em termos de estilo de vida e padrão de consumo – para os segmentos de mais alto poder aquisitivo. (Itálicos nossos)

Ao indicar a dessolidarização com o próximo os autores apontam que esse distanciamento criado em prol de toda uma estrutura baseada seja na violência urbana, na segmentação social e econômica e na sensação de diferenciação a partir de estilo de vida e padrão de consumo, são elementos que contribuem para que o processo de fragmentação socioespacial ganhe mais bases estruturais, se expanda e se dissemine na produção do espaço urbano.

Concordamos com Morcuende (2021, p. 2) quando o autor destaca que a fragmentação socioespacial é: “Um momento que é de transição nas relações entre o espaço e a sociedade, no qual se sobrepõem diversos padrões de segregação, de diferenciação, de distribuição da riqueza, de expressão de desigualdades”.

A partir disso é possível compreender que, como a fragmentação socioespacial está presente nas principais dinâmicas urbanas de cidadinas e cidadãos das cidades médias é possível que a mobilidade seja afetada e modificada por conta deste processo.

Legroux (2021, p. 3) conceitua qual mobilidade estamos falando quando queremos analisá-la a partir do processo de fragmentação socioespacial:

Trataremos, aqui, da mobilidade cotidiana que se refere, primeiramente, aos deslocamentos diários de pessoas entre seus domicílios e outras esferas da vida cotidiana (trabalho, lazer, saúde, consumo, relações sociais e familiares, educação, oportunidades etc.). Compreendida assim, como um deslocamento físico, a mobilidade cotidiana é sinônimo de mobilidade física, de mobilidade

espacial, de mobilidade urbana, ou ainda, de deslocamentos pendulares (geralmente entendidos como os deslocamentos casa-trabalho).

Quando ele indica que a mobilidade cotidiana pode ser entendida como deslocamentos pendulares busca destacar que esses são realizados por cidadinas e cidadãos não somente para deslocar-se na cidade, mas principalmente, exercer suas atividades laborais, demandando reflexões a partir de como a mobilidade possui uma significância dentro de um contexto fragmentário.

Para isso é preciso que as vias urbanas estejam adequadas, assim como o transporte coletivo seja satisfatório no que se refere a qualidade e conforto no trajeto. Legroux (2021) ainda destaca que quando houve um investimento no modelo rodoviário em que carros, caminhões e ônibus tiveram um incentivo fiscal para sua produção, houve uma grande crise no que se refere ao espaço de deslocamento acessível e disponível para o transitar, gerando uma situação caótica com relação a infraestrutura urbana viária.

Diante disso a mobilidade cotidiana transforma-se em um elemento constitutivo para garantia de direitos, já que é preciso conseguir se organizar com relação ao “ir e vir” dentro de uma cidade produzida a partir do processo de fragmentação socioespacial.

Para corroborar os apontamentos indicados com relação a proposta de compreender a mobilidade cotidiana enquanto elemento para observar o processo de fragmentação socioespacial em Ribeirão Preto/SP iremos nos apropriar da metodologia de pesquisa denominada de “percursos urbanos”.

Esta é uma metodologia de pesquisa em que é realizado um trajeto igual ao que a cidadina ou o cidadão participante da pesquisa realiza em seu cotidiano a partir do modal utilizado para este deslocamento: carro, moto, ônibus, bicicleta ou até mesmo a pé. Eles se dividem em três categorias: percurso urbano acompanhado casa-trabalho-casa; percurso urbano casa-lazer-casa e o percurso urbano registrado.

O percurso urbano casa-trabalho-casa se consiste na realização de trabalho de campo de uma pesquisadora ou pesquisador que acompanha uma cidadina ou cidadão em seu deslocamento para o trabalho, assim como também o retorno do trabalho para sua residência. Tal metodologia se baseia não só no acompanhamento do trajeto, mas também nas percepções, falas, condições e outras variantes que forem significativas com relação a esse realizado, identificando a mobilidade cotidiana e trazendo suas problemáticas.

Jesus, Catelan e Calixto (2022) destacam que a metodologia do percurso urbano casa-trabalho-casa é adaptada das atividades realizadas por Olmedo (2016) na Cidade do México, na qual ela acompanha mulheres em seus deslocamentos diários em transportes coletivos na cidade, buscando captar e analisar as interações sociais e limitações trazidas pela dinâmica de deslocamento de cada uma das participantes de sua pesquisa, a partir de uma visão da Geografia Feminista.

O percurso urbano casa-lazer-casa visa observar o deslocamento de uma cidadina ou cidadão do seu local de residência para uma área de lazer, que pode ser um espaço público ou até mesmo um local privado destinado à sua descontração. Tal metodologia visa observar e acompanhar a apropriação do espaço público em detrimento da expansão da privatização do espaço, ponto fundamental de reflexão em uma dinâmica como o da fragmentação socioespacial (ROXO; RICHMOND; BENDER, 2022).

E o percurso urbano registrado se configura como uma metodologia na qual a cidadina ou cidadão participante da pesquisa registra seu cotidiano a partir de uma série de informações que serão registradas em um quadro, na qual seu preenchimento contribui para que a pesquisadora ou pesquisador observe, verifique e reflita sobre as dimensões presentes nas respostas trazidas e anotadas pelas e pelos participantes da pesquisa, na perspectiva de compreender algumas estruturas ocasionadas por interações socioespaciais no contexto urbano (MATSUTANE, 2021).

Deste modo, a metodologia dos percursos urbanos permite compreender dimensões da vivência de cidadinas e cidadãos nas cidades médias, visando identificar se há interferência direta do processo de fragmentação socioespacial nessa dinâmica cotidiana, sendo a mobilidade um instrumento utilizado como forma de obtenção e compreensão das análises apontadas inicialmente.

## **Resultados**

As atividades de campo realizadas em Ribeirão Preto/SP visaram observar todas as dinâmicas que abrangem a compreensão de qual cidade média estamos analisando e de que forma podemos entender e visualizar as bases metodológicas já indicadas no início de nossa explanação.

Conforme já expusemos Ribeirão Preto/SP é uma cidade média localizada a nordeste no Estado de São Paulo e que possui uma dinâmica de produção de seu espaço

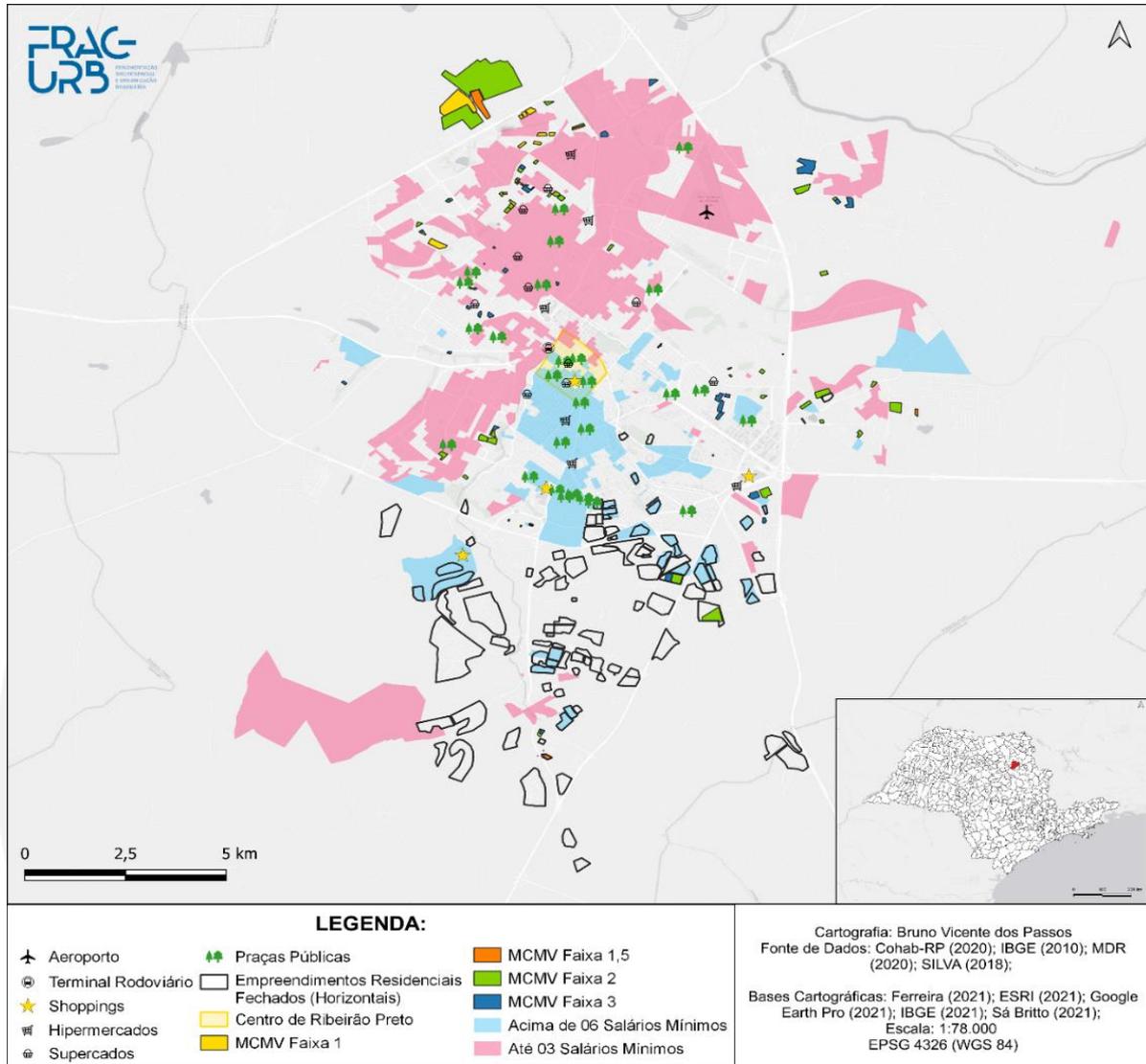
urbano pautada, principalmente, na reprodução capitalista e na valorização da renda da terra. Portanto, observá-la atualmente demanda ter como entendimento base que sua estruturação urbana atual é reflexo de uma série de transformações e modificações voltadas a precificar o lote urbano visando a rentabilidade do mesmo.

Tal apontamento visa também evidenciar que tal lógica é destinada para famílias que possuem rendimentos financeiros compatíveis com a oferta imobiliária apresentada. Além disso, é possível apontar que há uma participação dos agentes do Estado para tal reprodução, já que se pode observar uma intervenção com relação a modificação de leis urbanas e de planos diretores, voltados a sempre expandir a área do perímetro urbano contribuindo com a expansão territorial de Ribeirão Preto/SP (MELAZZO et al. 2021).

Essa estruturação não é uma realidade recente, conforme Zamboni (2018) já apontou ao destacar o direcionamento que algumas famílias mais carentes tinham para áreas com péssimo controle sanitário e que famílias mais abastadas financeiramente se instalavam em locais com condições adequadas e suficientes para uma vivência salutar.

O mapa 1 visa sintetizar nossos apontamentos com relação a Ribeirão Preto/SP:

Mapa 1 – Mapa síntese de Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022).

É possível observar que há uma concentração de cidadinas e cidadãos que possuem vencimentos acima de cinco salários mínimos na região central em destino ao sul de Ribeirão Preto/SP. Nestas áreas também é possível identificar a predominância de condomínios horizontais fechados destinados à esta população, conforme a foto 1 demonstra:

Foto 1 – Vista frontal de um condomínio horizontal fechado em Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022).

Há toda uma representatividade com relação as escolhas de localização, nomes e paisagem que circundam os condomínios horizontais fechados. Pela foto 1 podemos observar que além de uma imagem voltada a trazer uma sensação de tranquilidade, *status* e distanciamento com relação ao restante da cidade, também é possível observar o reforço da segurança com concertinas e grades, trazendo a sensação de que o local é “seguro” para residir.

Quando observamos os conjuntos habitacionais localizados na zona norte de Ribeirão Preto/SP, tal assertiva não se corrobora se compararmos com as condições anteriormente indicadas, conforme a foto 2 pode evidenciar:

Foto 2 - Vista frontal do Conjunto Habitacional “Residencial Rio Negro” em Ribeirão Preto/SP



Fonte: Acervo do autor (2022).

Podemos observar que a paisagem existente é bem menos agradável do que a observada na foto 1, porém a questão da insegurança urbana é evidenciada pela presença de cancelas e grades, assim como elementos que visam separar as e os visitantes de moradoras e moradores do conjunto habitacional representado na foto 2.

Ao realizarmos nosso trabalho de campo, esta estrutura de segurança do conjunto habitacional elencado para a pesquisa representou, de certa forma, uma dificuldade com relação a acessar as moradoras e os moradores do local. A vigilância é tão rígida, que mesmo apresentado todas as bases da pesquisa, documentos e identificação da universidade que representamos, não foi possível acessar o local internamente.

Com relação a isso, queremos destacar a importância que a população residente em Ribeirão Preto/SP teve para a conclusão das atividades de campo. Mediante uma agente bem informada, foi possível realizarmos os contatos com algumas moradoras do conjunto habitacional “Residencial Lessa Mantovani” e, a partir disso, executarmos nossa tarefa de percurso urbano.

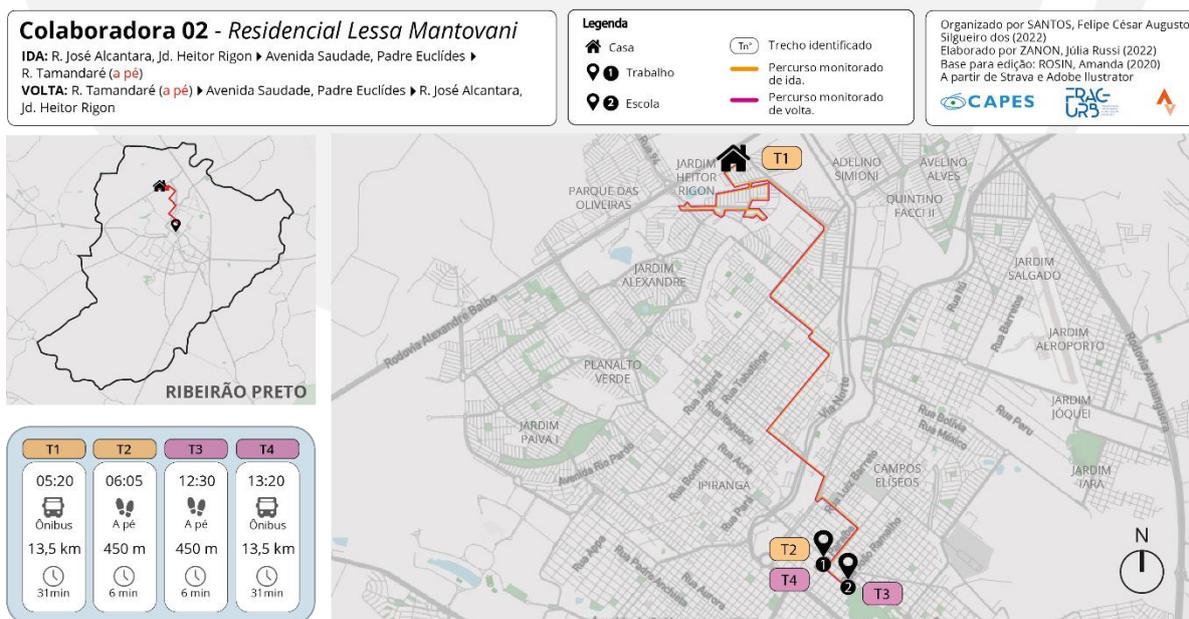
O conjunto habitacional “Residencial Lessa Mantovani” foi entregue no ano de 2014 com 96 unidades habitacionais. Ele é oriundo das políticas habitacionais do PMCMV, que foram fundamentais para o processo de produção do espaço urbano em Ribeirão Preto/SP. Como comenta Melazzo *et al.* (2021, p. 94): “Entre os anos de 2009 e 2020 foram contratadas 48.587 unidades habitacionais na cidade [...]”.

Ainda segundo o autor, cerca de 5,8% das unidades contratadas correspondiam a faixa 1 do PMCMV, que eram referentes às famílias com renda de até 3 salários mínimos. Deste modo, a porcentagem de contratação da faixa de renda mais baixa do programa habitacional em questão foi muito pequena se comparada com as demais faixas salariais do PMCMV, 1,5, 2 e 3 salários mínimos, que conjuntamente somaram cerca de 94,2% de unidades contratadas.

Após estabelecermos contatos com a colaboradora 02 (denominação dada para preservação de sua identidade) e combinarmos todas as atividades que seriam realizadas com relação ao percurso urbano, fizemos os registros utilizando de *softwares* de mapeamento e anotações em nosso diário de campo, que foi organizado para que pudéssemos realizar apontamentos e contribuições que tivessem alguma significância para a pesquisa.

O mapa 2 sintetiza as atividades que foram realizadas em nosso trabalho de campo:

Mapa 2 – Percurso urbano realizado com uma moradora do conjunto habitacional “Residencial Lessa Mantovani”



Fonte: Acervo do autor (2022).

Destacamos que o horário de encontro que combinamos com a colaboradora O2 seria o do primeiro ônibus que circula por Ribeirão Preto/SP. Em diálogo com a cidadina, nos foi avisado que este seria o horário mais tranquilo para que ela pudesse chegar em seu trabalho sem atrasos, mesmo que fosse a linha que mais demorava para chegar ao seu destino final, por conta do longo trajeto e das muitas paradas. Isso evidencia a falta de um planejamento das empresas de ônibus com relação a praticidade no deslocamento e na facilidade em conseguir atender todos os usuários de forma significativa.

O trajeto de ida durou aproximadamente 31 minutos, sendo que as vias em que o ônibus circulava eram bem ruins e o conforto praticamente nenhum, vide a velocidade empreendida para que não atrasasse o seu e o horário dos demais veículos. Os ônibus em Ribeirão Preto funcionam a partir de uma de rotatividade de horário, na qual se um deles atrasa de alguma forma, compromete toda uma estrutura de veículos, culminando em um efeito dominó.

Ao chegarmos no ponto final para o deslocamento ao seu trabalho, caminhamos cerca de 450 m com a colaboradora O2, que destacou que este no período matutino é tranquilo, já que as vias são movimentadas por conta da presença de uma universidade privada.

O mesmo não acontece no retorno que mesmo ocorrendo no período vespertino das 12h30, não possui muita segurança, já que as vias ficam praticamente vazias e não há circulação alguma. A colaboradora O2 relatou que geralmente espera alguma colega para ir junto com ela e evita caminhar sozinha, por não sentir-se segura.

O trajeto de volta continua desconfortável, mas com um público diferente: saem os trabalhadores e retornam os estudantes das escolas da região na qual a colaboradora O2 trabalha o que segundo ela é melhor, já que os mais jovens são animados e, vez ou outra, ela encontra seus filhos retornando da escola, sendo que eles saem 2 horas depois dela de casa.

Ao final, ela destacou que este trajeto cotidiano seria facilmente realizado por carro ou moto em um tempo muito mais rápido e sem maiores dificuldades. Ao questionarmos sobre os motivos de não possuir um veículo, a colaboradora O2 foi categórica em dizer que além do preço, manutenção e despesa com combustível não se sente segura no trânsito de Ribeirão Preto/SP, que para ela é terrível.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade é um direito garantido para todas e todos, sendo que está presente na Constituição Federal no Artigo 5º parágrafo XV e merece ter sua atenção redobrada quando analisamos os impactos gerados pela dinâmica urbana, principalmente para aquela população que está limitada ao uso do transporte coletivo.

Para além disso a Lei Nº 12.587/2012, que versa sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, também busca institucional o direito de “ir e vir” da população brasileira de forma segura, acessível e com segurança, colocando cidadinas e cidadãos no centro de políticas públicas que pensem a qualidade do andar pela cidade.

Tal observação se fundamenta, também, na perspectiva que devemos adotar quando pensamos sobre as cidades atuais, principalmente as médias, que possuem um processo de produção do seu espaço pautadas em construções analíticas como a fragmentação socioespacial, cada vez mais latente e representativa das condições socioeconômicas e socioespaciais da população cidadina.

Em Ribeirão Preto/SP, conseguimos evidenciar que este processo é inerente ao cotidiano de famílias residentes em conjuntos habitacionais do PMCMV, vide a limitação de acessos que elas possuem quando observadas a sua mobilidade cotidiana, cerceada de alguns acessos e limitada as atividades laborais, que mesmo assim, configuram-se como complexas.

Nos percursos urbanos pudemos observar que muitas são as problemáticas que podem ser evidenciadas quando dialogamos sobre o direito de “ir e vir”: tempo de deslocamento excessivamente desgastante; condições e ofertas de trabalho pouco atrativas, mas necessárias para uma população com poucas oportunidades; veículos que não ofertam conforto ou segurança no trajeto; tempo de descanso menor que o tempo do trabalho realizado; entre outras condicionantes.

Observa-se então que é preciso pensar em mecanismos que facilitem a mobilidade cotidiana de cidadinas e cidadãos, otimizando seu tempo de deslocamento, priorizando a qualidade nas atividades que serão realizadas e no entendimento de que é preciso refletir sobre as condições ofertadas para os acessos da população.

Tal assertiva se fundamenta na necessidade também de conhecer e compreender que o processo de fragmentação socioespacial está permeado nas conjecturas analíticas realizadas mediante as pesquisas acadêmicas, observando que é

necessário dialogar com as produções científicas em prol da produção de um espaço urbano que contemple a população que vivencia e anda pela cidade.

## REFERÊNCIAS

ARBUCIAS, Joaquín Susino. **Movilidad residencial**: Procesos demográficos, estrategias familiares y estructura social. 2003. 537 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidad de Granada.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL - Editora Unesp, 2010.

\_\_\_\_\_. La crisis. In: \_\_\_\_\_. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Editora Gedisa, 2008, p. 49 – 76.

CRESWELL, Tim. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, Renato Miguel & SIMÕES, José Alberto (orgs.). **A produção das mobilidades**: redes, espacialidades e trajetos. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, pp. 25-40.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Fragmentação socioespacial em cidades de porte médio. **Revista da ANPEGE**, v. 8, n. 9, p. 29-46, jan./jul. 2012.

IBGE – CIDADES. **Ribeirão Preto/SP**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeirao-preto/panorama> Acesso em: 08.05.2023.

JESUS, Patrícia Maria de; CATELAN, Márcio José Veríssimo; CALIXTO, Maria José Martinelli. Percursos urbanos acompanhados casa-trabalho-casa: Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos. **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos**: Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, p. 149 – 172.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, p. 1 – 19, 2021.

MATSUTANE, Thiago. **A periferia na conurbação**: “Nem Álvares Machado, nem Presidente Prudente/SP. 2021. 87 f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista (PPGG – FCT/UNESP).

MELAZZO, Everaldo et al. Entre permanências e transformações: A reprodução das desigualdades socioespaciais a partir do PMCMV em Ribeirão Preto/SP. In: CALIXTO, Maria José Martinelli, REDON, Sérgio Moreno. **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais**: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras. 1. ed – Porto Alegre: Total books, 2021, p. 73 – 107.

MORCUENDE, Alejandro. Por trás das origens da fragmentação socioespacial. **Revista Mercator**, v. 20, p. 1 - 11, 2021.

OLMEDO, Erandi Paula Barroso. **Accesibilidad y exclusión social en la periferia pobre de la Ciudad de México**: La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta. 2016. 207 f. Dissertação (Mestrado) – Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

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

ROXO, Rafael; RICHMOND, Matthew A., BENDER, Pablo Martin. Caminhar na cidade: Proposta metodológica para a realização dos percursos urbanos acompanhados nos espaços públicos. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos. **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos**: Procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, p. 173 – 198.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Lisboa, periferia e centralidades**. Portugal: Celta Editora, 2001.

\_\_\_\_\_. Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano. **Inforgeo – Espaços urbanos**, n. 14, 1999, p. 65 – 76.

\_\_\_\_\_. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Revista Território**, n. 4, 1998, p. 39 – 53.

SANTOS, Felipe César Augusto Silgueiro dos. Entre mobilidades e (i)mobilidades: Uma análise dos percursos urbanos na cidade média de Ribeirão Preto/SP. In: SIMPÓSIO DE PÓS-GRADUAÇÃO DO SUL DO BRASIL; 2., 2022; Chapecó/SC, **Anais...**; 2022, p. 1 – 6.

SILVA, Késia Anastácio Alves da; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidade urbanas e a diferenciação socioespacial: Um olhar através das práticas espaciais. **Geografares**, p. 113 – 139, 2021.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Revista Mercator**, Fortaleza, v.19, 2020, p. 1 – 13.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: Reestruturação urbana e reestruturação das cidades. In:\_\_\_\_\_ (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233 – 253.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES – Processo nº 88887.485856/2020-00) e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP – Processo nº 2020/10108-7) pelo financiamento da pesquisa apresentada.