

# A produção da moradia e a mobilidade urbana: O caso de Ribeirão Preto

## Housing production and urban mobility: The case of Ribeirão Preto

## Producción de viviendas y movilidad urbana: El caso de Ribeirão Preto



**Eliseu Savério Sposito**

Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente,  
SP, Brasil

[eliseu.sposito@unesp.br](mailto:eliseu.sposito@unesp.br)



**Everaldo Santos Melazzo**

Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente,  
SP, Brasil

[everaldo.melazzo@unesp.br](mailto:everaldo.melazzo@unesp.br)

### Resumo

A relação entre as dinâmicas da produção e do consumo da moradia (em suas dimensões absoluta, relativa e relacional) e a mobilidade urbana são estudadas por meio da análise da cidade de Ribeirão Preto - SP, no Brasil, considerando a produção de seu espaço urbano consubstanciado por diferentes tipos de habitat urbano e, no que concerne à mobilidade, pelas formas de deslocamento das pessoas em seu cotidiano. A produção histórica da cidade e da moradia representam, no caso dessa cidade, a urbanização brasileira em cidades intermediárias. Em termos de procedimentos metodológicos, além de bancos de dados específicos e da cartografia, a fonte principal da informação foram as entrevistas realizadas com cidadãos, interpretadas a partir das distintas e diferenciadoras localizações das tipologias habitacionais implantadas ao longo dos últimos sessenta anos na cidade e que as segmentam entre uma grade área ao norte, onde se concentram os segmentos de mais baixa renda e ao sul, aqueles de rendas altas.

**Palavras-chave:** Produção da moradia, mobilidade, desigualdades socioespaciais, Ribeirão Preto.

**Abstract**

The relationship between the dynamics of production and consumption of housing (in its absolute, relative and relational dimensions) and urban mobility is studied by analyzing the city of Ribeirão Preto - SP, in Brazil, considering the production of its urban space embodied by different types of urban habitat and, with regard to mobility, the ways in which people move in their daily lives. The historical production of the city and housing represent, in the case of this city, the Brazilian urbanization in intermediate cities. In terms of methodological procedures, in addition to specific databases and cartography, the main source of information was interviews with city dwellers, interpreted from the distinct and differentiating locations of housing typologies implemented in the city over the last sixty years, which segment it into a grid area to the north, where the lower income segments are concentrated, and to the south, those with high incomes.

**Key-words:** housing production, mobility, sociospatial inequalities, Ribeirão Preto.

**Resúmen**

La relación entre las dinámicas de producción y consumo de vivienda (en sus dimensiones absoluta, relativa y relacional) y la movilidad urbana se estudian analizando la ciudad de Ribeirão Preto - SP, Brasil, considerando la producción de su espacio urbano encarnada por diferentes tipos de hábitat urbano y, en lo que respecta a la movilidad, las formas en que las personas se desplazan en su vida cotidiana. La producción histórica de la ciudad y la vivienda representan, en el caso de esta ciudad, la urbanización brasileña en ciudades intermedias. En cuanto a los procedimientos metodológicos, además de bases de datos y cartografía específicas, la principal fuente de información fueron las entrevistas a los habitantes de la ciudad, interpretadas a partir de las localizaciones distintas y diferenciadas de las tipologías de vivienda implantadas en los últimos sesenta años en la ciudad, que las segmentan en una zona cuadrículada al norte, donde se concentran los segmentos de menor renta, y al sur, los de renta alta.

**Palabras-clave:** producción de viviendas, movilidad, desigualdades socioespaciales, Ribeirão Preto.

## Introdução

A moradia, sua produção e possibilidade de consumo por parte dos cidadãos, como bem imóvel, mas também em intensa relação com seu entorno e a cidade a partir de sua localização absoluta, relativa e relacional (HARVEY, 2013) interagem diretamente, e em várias dimensões, com as possibilidades, intensidades e direções e modais da mobilidade urbana.

Alguns conceitos dessa afirmação precisam ser mais detalhados. A localização, considerada em suas dimensões absoluta, relativa e relacional, tem seu papel potencializado quando se torna fator dinâmico na produção do espaço urbano. É absoluta porque equivale a um endereço específico, à morada concreta da pessoa ou da família, é garantia constitucional de direito ao abrigo (seja como propriedade privada própria, seja como objeto de locação ou cessão). A moradia é, também, relativa quando consideramos que ela não está sozinha no espaço urbano, compreendido em suas múltiplas determinações (do ponto de vista de sua constituição como território, do ponto de vista dos tempos que se acumulam no território, de acordo com a possibilidade de se auferir a renda da terra etc.). E ela é relacional porque nela as pessoas vivem com suas inúmeras características e possibilidades (renda familiar, idade, gênero, número de membros e composição, etnia, etc.).

Quando a localização está em relação com os modais de transportes ou as possibilidades de mobilidade (e acessibilidade) das pessoas, esses elementos formam a rede que condiciona os movimentos das pessoas na cidade. Seja a pé (no Brasil, 33% dos deslocamentos são assim efetuados) (SPOSITO e SPOSITO, 2022), por meio do carro particular (no Brasil, o carro particular ganhou importância na cidade neoliberal por sua flexibilidade nas ligações entre os pontos de partida e os pontos de chegada, tornando o espaço urbano como a cidade do automóvel no século XXI), do transporte coletivo (fortemente influenciado pela pandemia covid 19, mas que já mostrava suas debilidades em termos de conforto térmico, frequência de horários, velocidade nos deslocamentos, poluição

ambiental – pelo gasto de carburantes ou pelos efeitos sonoros etc.), a mobilidade urbana é processo dinâmico definido por múltiplas variáveis.

É considerando a articulação entre a produção da moradia e a dinâmica da mobilidade que é trabalhado, neste texto, o exemplo de Ribeirão Preto, cidade do Estado de São Paulo. No âmbito do Projeto Temático Fapesp, em andamento, com o tema “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb), as recentes transformações das dimensões *habitar* e da *mobilidade*, tomadas em suas correlações, tem permitido aquilatar o aprofundamento e complexificação das desigualdades socioespaciais em cidades de diferentes extratos da rede urbana brasileira.

Do ponto de vista dos procedimentos metodológicos, o artigo parte dos bancos de dados sobre a renda de chefes de domicílios, produção da habitação (voltada a diferentes segmentos sociais), expansão territorial urbana e principais elementos que marcam a divisão social do espaço na cidade, historicamente produzidos. Em conjunto com a cartografia necessária, dão base para a interpretação das entrevistas com cidadãos, realizadas no âmbito do referido projeto temático, expostas em Goes e Melazzo (2022).

O artigo conta, além da Introdução e Considerações finais, com mais quatro seções. Na segunda, são apresentadas informações sobre Ribeirão Preto, demonstrando seu papel regional e sua estruturação interna. Na seguinte, a terceira, o enfoque é a produção da moradia enfatizando os espaços residenciais fechados e habitação popular produzida com recursos públicos, mostrando-se que a divisão social do espaço é expressa em uma figura síntese. Na quarta seção, debate-se a mobilidade urbana e, por fim, na sexta, a partir de trechos de entrevistas com seis cidadãos moradores da zona norte, são analisadas as desigualdades a que estão submetidos.

## Ribeirão Preto: uma cidade intermediária importante

Considerada como Capital Regional A pela REGIC 2018 (IBGE, 2020), na forma de Arranjo Populacional com mais sete cidades, Ribeirão Preto destaca-se no

sistema urbano brasileiro não apenas pelo porte populacional, mas fundamentalmente pelos papéis e funções que exerce em múltiplas escalas geográficas, seja em sua região imediata e intermediária, seja em relação à rede urbana nacional, principalmente em relação à Grande Metrópole Nacional, São Paulo (Pavoni, 2024).

Na escala da rede urbana, a situação geográfica de Ribeirão Preto é de articulação entre uma região importante na produção agropecuária associada ao agronegócio (Elias, 2003), a metrópole paulista e os circuitos internacionais associados à exportação de produtos agrícolas. No que se refere à posição na rede urbana brasileira, a cidade é classificada como Capital Regional A, e se encontra no estrato mais elevado entre as cidades que exercem papéis de intermediação importantes.

Com a crescente mundialização da economia, sendo Ribeirão Preto um dos principais polos do agronegócio no Brasil, cuja produção é voltada sobretudo à exportação, e sendo São Paulo, a principal cidade, classificada como global, no Hemisfério Sul, as duas, com importâncias e densidade de fluxos diversas, inserem-se em contextos internacionais que ora confirmam a hierarquia urbana, ora conformam-se segundo lógicas heterárquicas (CATELAN, 2013). Essa ampliação do âmbito das relações econômico-espaciais que as duas cidades produzem e dela se beneficiam reflete-se diretamente na instauração de novas lógicas de produção de seus espaços urbanos.

Pela Tabela 1, podemos observar que a cidade (mais que o município) tem sua dinâmica populacional positiva, com crescimento constante da população urbana, em detrimento da área rural.

**Tabela 1.** Ribeirão Preto. Evolução da população. 1970-2022

Ano	1970	1980	1991	2000	2010	2022
Pop. total	212.879	318.496	434.142	504.162	604.682	698.642
Pop. Urbana	196.242	306.837	424.311	502.002	602.061	-----
Taxa de urbanização	92,2	96,3	97,7	99,6	99,7	-----

Fonte: IBGE. Organizado pelos autores

Em termos gerais, no que concerne às cidades intermediárias brasileiras como Ribeirão Preto, destacamos que elas tiveram, nas duas últimas décadas, crescimento demográfico superior ao das metrópoles<sup>2</sup>, o que pode ser considerado um aspecto positivo em termos econômicos (aumento da oferta de empregos, principalmente no setor terciário – comércio e serviços). Essa tendência é parte da desconcentração industrial, do comércio e dos serviços das metrópoles e da concentração econômica nelas, o que levou à ampliação da presença de unidades de vendas pertencentes a grandes redes nacionais e internacionais nessas cidades como forma de conquistar mercados regionais compostos pelas cidades pequenas que estão sob a polarização das cidades médias<sup>3</sup>. Por outro lado, reflexo importante, também, foi a expansão territorial caracterizada por dispersão do tecido urbano e orientada por empreendimentos fundiários e imobiliários de diferentes portes econômicos (Zamboni, 2018), o que levou ao aumento relativo dos preços de lotes urbanos e de imóveis habitacionais. O resultado do cruzamento dessas dinâmicas foi o aparecimento, nas cidades, principalmente a partir dos anos de 1990, das mesmas dinâmicas observadas antes nos maiores espaços urbanos brasileiros (Farias, Bischoff, 2023; Jorge, 2023).

A cidade foi fundada em 1856 em momento de intensa migração interna causada pela decadência da mineração. As relações capitalistas de produção são base para a acumulação inicial que levou ao aumento da população urbana, à industrialização de bens primários (principalmente a partir de 1910), e à

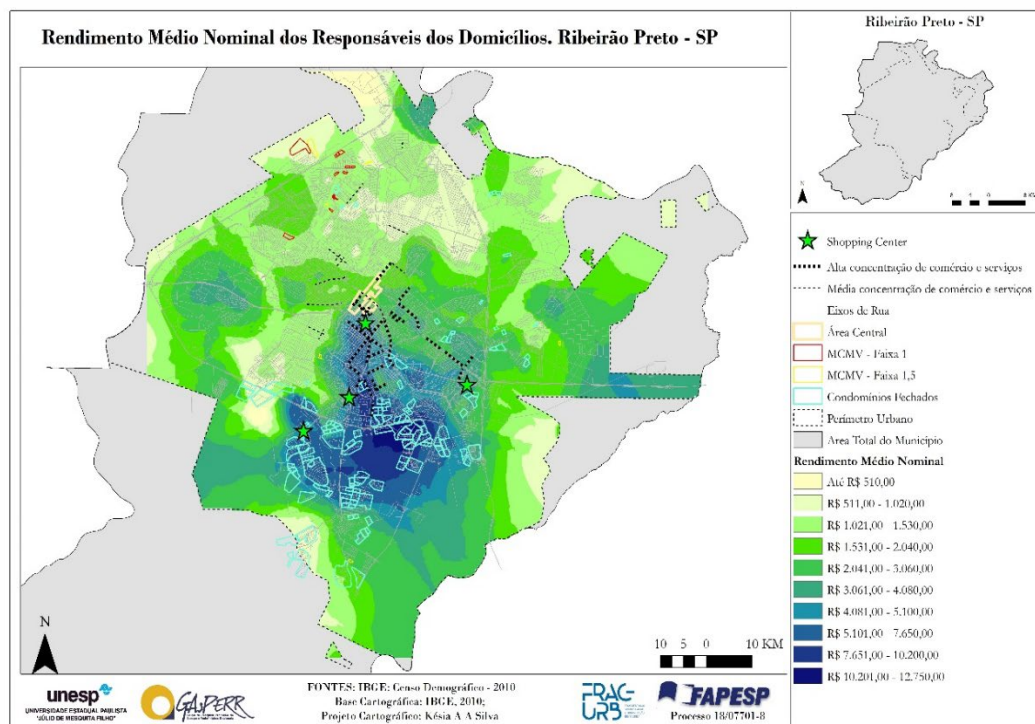
construção de edifícios no centro da cidade, o que consolidou a verticalização a partir dos anos 1930.

A partir da década de 1970, com a crise mundial do petróleo, a área se impulsiona economicamente com a produção de etanol, tornando-se grande produtora canavieira, com alta produtividade agrícola e das indústrias de transformação tornando-se a “capital do agronegócio” (Elias, 2003).

O município tem, na agroindústria, sua nova fonte de acumulação, ainda que, a partir da década de 1950, tenha crescido a indústria de ramos com maior incorporação tecnológica (biotecnologia, bioenergia, tecnologias da informação, farmacêutica), levando o município a ser o 25º maior PIB brasileiro (correspondendo a uma renda bruta de R\$ 4.209.742.708,41 em 2022), com renda *per capita*, em 2020, de R\$ 55.484,91 (segundo o IBGE, 2022). O aumento constante da população veio associado ao crescimento do tecido urbano, com a tendência à separação entre as camadas mais ricas da população, que passaram a residir na área central e na direção sul, e as camadas mais pobres fixando-se na direção norte (Figura 1). Na parte norte da cidade, o ganho mensal é menor do que o ganho médio na cidade que, em 2010 correspondia a R\$ 2.865,74 (IBGE, 2010). O nível de emprego, nesse mesmo ano e segundo a mesma fonte, correspondia a 38,2% da população (ou 271.962 pessoas).



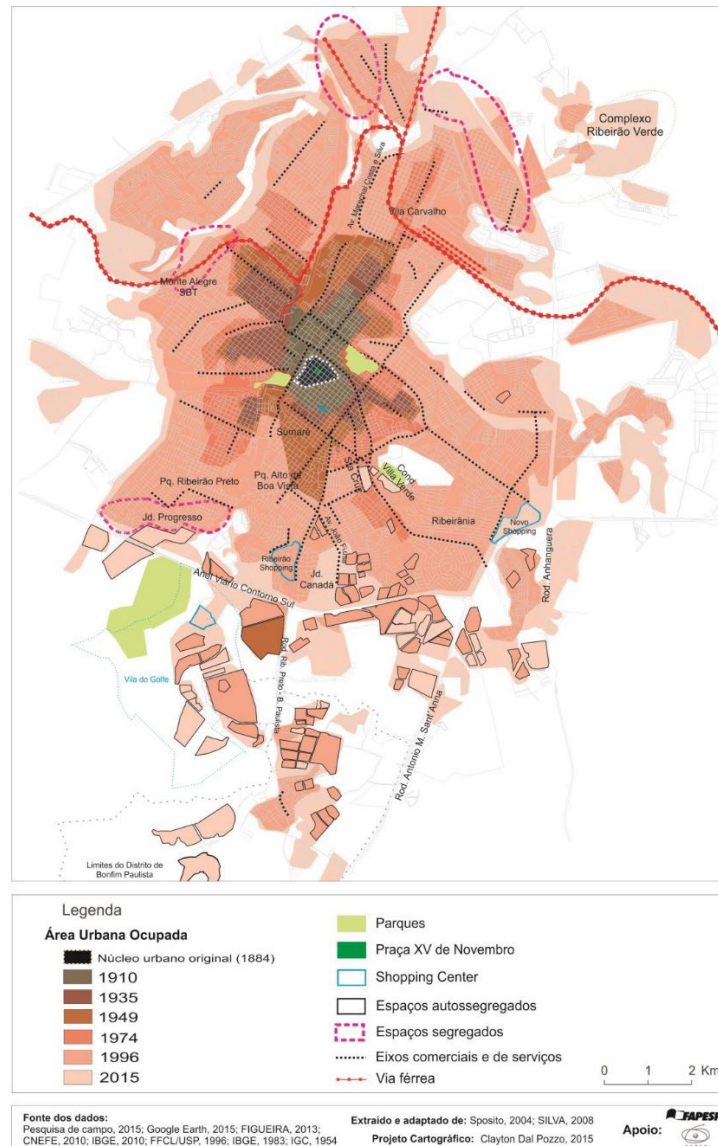
**Figura 1.** Ribeirão Preto. Rendimento médio nominal dos responsáveis pelos domicílios. 2010<sup>4</sup>.



A Figura 2 apresenta elementos significativos que permitem avaliar o processo de conformação da estrutura espacial urbana ao longo do tempo. Em primeiro lugar, observa-se que é a partir dos anos de 1970 e, mais acentuadamente nos anos de 1990, que a expansão territorial urbana ganha impulso, com a extensão do tecido urbano no norte e, particularmente, no sul. Enquanto no sul são produzidas áreas que Dal Pozzo (2015) denominou de espaços da autosegregação a partir dos espaços residenciais fechados (Sposito e Goes, 2013), no norte, principalmente, aparecem os espaços de segregação, destinados aos segmentos de menores ganhos. A localização dos *shopping centers* e parques urbanos, também a sul e leste corroboram a conformação de uma clara e oposta divisão social do espaço que marca a vida cotidiana na cidade para seus diversos cidadãos, como será abordado no momento em que se articulam, mais à frente, a mobilidade urbana e as condições da moradia.



Figura 2. Ribeirão Preto. Estruturação urbana e áreas de segregação. 2015.



Do ponto de vista habitacional, para se compreender a periferia urbana, destacamos que, de 1968 até à década atual, a cidade foi impactada com as políticas públicas de financiamento da casa própria; ou seja, ao longo do tempo veio se articulando um conjunto de financiamentos que resultaram em extensa produção do que se pode denominar como habitação de interesse social, seja por meio de recursos do Banco Nacional da Habitação (BNH) via Companhia Habitacional Regional de Ribeirão Preto (COHAB-RP), da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU) e, mais recentemente, com o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), política de

financiamento do governo federal, que ampliou ainda mais o número de habitats populares na periferia (Melazzo et al, 2021).

## A produção da cidade e da moradia

Para além das relações que marcam e diferenciam as cidades brasileiras entre um centro ocupado pelos segmentos socioeconômicos afluentes e as periferias pobres e distantes, lugar da sub-habitação, favelas e da produção da habitação comandada pelo Estado, atualmente é possível constatar um padrão espacial ou “ordem urbana” marcada como um “jogo de espelhos” (Duhau, Giglia, 2016, p.38).

Do ponto de vista da moradia, três processos distintos, porém bastante articulados, devem ser considerados: a) o primeiro refere-se à produção da habitação de interesse social que, com recursos do Sistema Financeiro da Habitação e da Companhia de Habitacional Regional de Ribeirão Preto, possibilitou a construção, entre os anos de 1960 e 2000, de aproximadamente 16 mil unidades habitacionais, distribuídas em mais de 29 empreendimentos, em sua maioria localizados nos quadrantes norte e noroeste da cidade; b) o segundo diz respeito a um período mais recente, materializado pelo Programa Minha Casa Minha Vida que, entre 2009 e 2020, possibilitou a produção, para diferentes faixas de renda da população, mais de 48 mil unidades, também em sua maioria localizadas nos mesmos quadrantes da produção anterior e com aquelas destinadas exclusivamente aos segmentos sociais de menores rendimentos, como pode ser observado na Figura 3 (Melazzo et al, 2021); e c) em terceiro lugar a tendência que se consolida desde os anos de 1980, tal como tratado em Zamboni (2018), Barcella (2018) e Abreu (2019), de forte articulação entre agentes econômicos e Estado na produção da cidade que se expande paulatinamente na direção sul, atraindo os segmentos de maiores rendas e produzindo infraestruturas, serviços públicos e privados e, fundamentalmente, moradias de alta padrão, predominantemente verticais ou em espaços residenciais fechados.

A Figura 3 reitera a estruturação urbana de Ribeirão Preto. Os empreendimentos voltados para a moradia popular que se desenvolveram até o

final do século XX, financiados pelo BNH e pela COHAB, estão na cor cinza e se destacam no norte, no nordeste e no leste da cidade. Os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), que se desenvolveram a partir de 2000, estão nas cores vermelho (faixa 1), laranja (faixa 1,5), azul (faixa 2) e verde (faixa 3), o que demonstra que os conjuntos residenciais de faixa 1 e faixa 2 se localizam praticamente no norte da cidade. Por outro lado, os conjuntos residenciais das faixas 2 e 3 se localizam no norte e no leste, predominantemente. Finalmente pode se observar que os espaços residenciais fechados, marcados por seus perímetros na Figura 3, localizam-se, em sua totalidade, no sul da cidade.

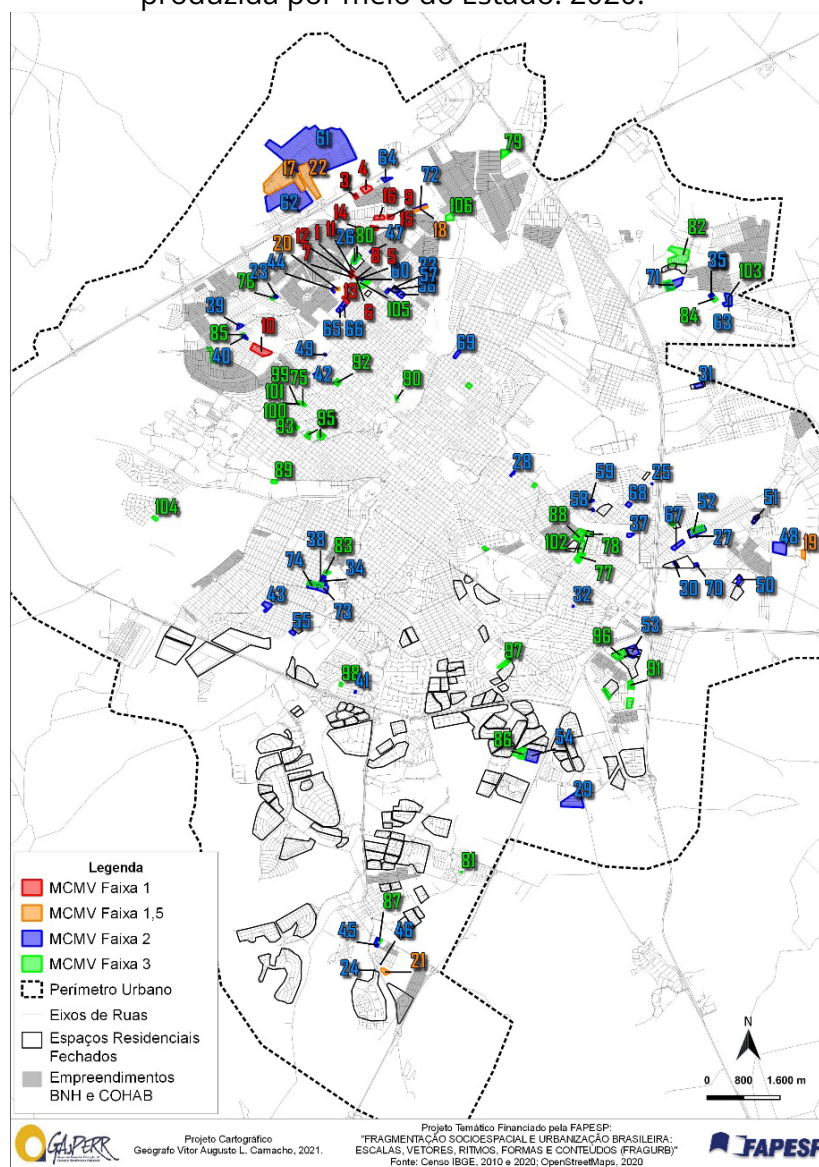
A expansão horizontal da cidade em direção ao sul implica em dois processos importantes. O primeiro deles é de caráter legal. Como os municípios têm no IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) uma importante fonte de receita própria, a delimitação do perímetro urbano é um mecanismo que pode inibir ou estimular a produção da malha urbana. Pode inibir se não for revisto periodicamente e pode estimular se for estabelecido para além dos limites da área loteada da cidade. Como o perímetro urbano é uma lei municipal que depende de aprovações dos poderes (legislativo e executivo), o jogo de forças entre o poder público e o capital privado vai mostrar, ao longo do tempo, como o perímetro vai sendo produzido e a cidade sendo reproduzida (Zamboni, 2018).

Zamboni, Denaldi e Miotto (2018), que estudaram a produção de espaços residenciais fechados (ERF) em Ribeirão Preto, concluíram que a expansão da cidade para o vetor sul baseou-se na “transformação do uso da terra rural para urbana”, teve participação ativa das “relações sociais de confiança entre os agentes locais e a circulação de informações não formalmente expressas” na realização dos loteamentos urbanos, sem indícios do papel efetivo da financeirização dos ativos imobiliários, mas com a importância de “marcas tradicionais de confiança entre agentes” e, “embora haja um óbvio sentido especulativo no processo de incorporação de novas terras na cidade, a apropriação da renda fundiária ainda segue os imperativos definidos localmente pelo capital mercantil” (p. 12-13). Para chegar a tais afirmações, as autoras levaram em consideração “determinantes

fundamentais para explicar o comportamento dos agentes, seus interesses e conflitos e, por conseguinte, articular as escalas de análise com a produção do território” (p. 3).

A consolidação paulatina do padrão de norte (ocupado pelos segmentos socioeconômicos de menores rendimentos) e sul (ocupado pelos segmentos de altos rendimentos) sintetizados nas tipologias habitacionais que conformam tais espaços marcam, profundamente, a vida urbana.

**Figura 3.** Ribeirão Preto. Espaços residenciais fechados e habitação popular produzida por meio do Estado. 2020.



A produção da cidade, em termos territoriais, considerando sua expansão que foi sendo desenhada para todos os quadrantes do município, configurou um “mosaico de cidades” dentro da cidade. Mesmo parecendo uma metáfora, essa configuração pode assim ser descrita: grosso modo, há a cidade do norte e a cidade do sul. Mas, se formos além dessa visão que pode parecer dual, há:

a) a “cidade do planejamento privado”, constituída pelos grandes loteamentos fechados (os ERF, espaços residenciais fechados), que ocupa o lado sul, constituída pelos condomínios murados, com espaços verdes consideráveis, largas avenidas, grandes casas unifamiliares, distantes das atividades de comércio e serviços, e cuja circulação se faz, preferencialmente, pelo veículo particular;

b) a “cidade da pobreza” e da miséria, caracterizada pelas áreas favelizadas, com residências precárias construídas com materiais pouco resistentes, onde há total falta de infraestrutura, exposição aos azares climáticos, rendas familiares que, muitas vezes, não atingem um salário mínimo, sem assistência médica ou educacional, grande densidade habitacional;

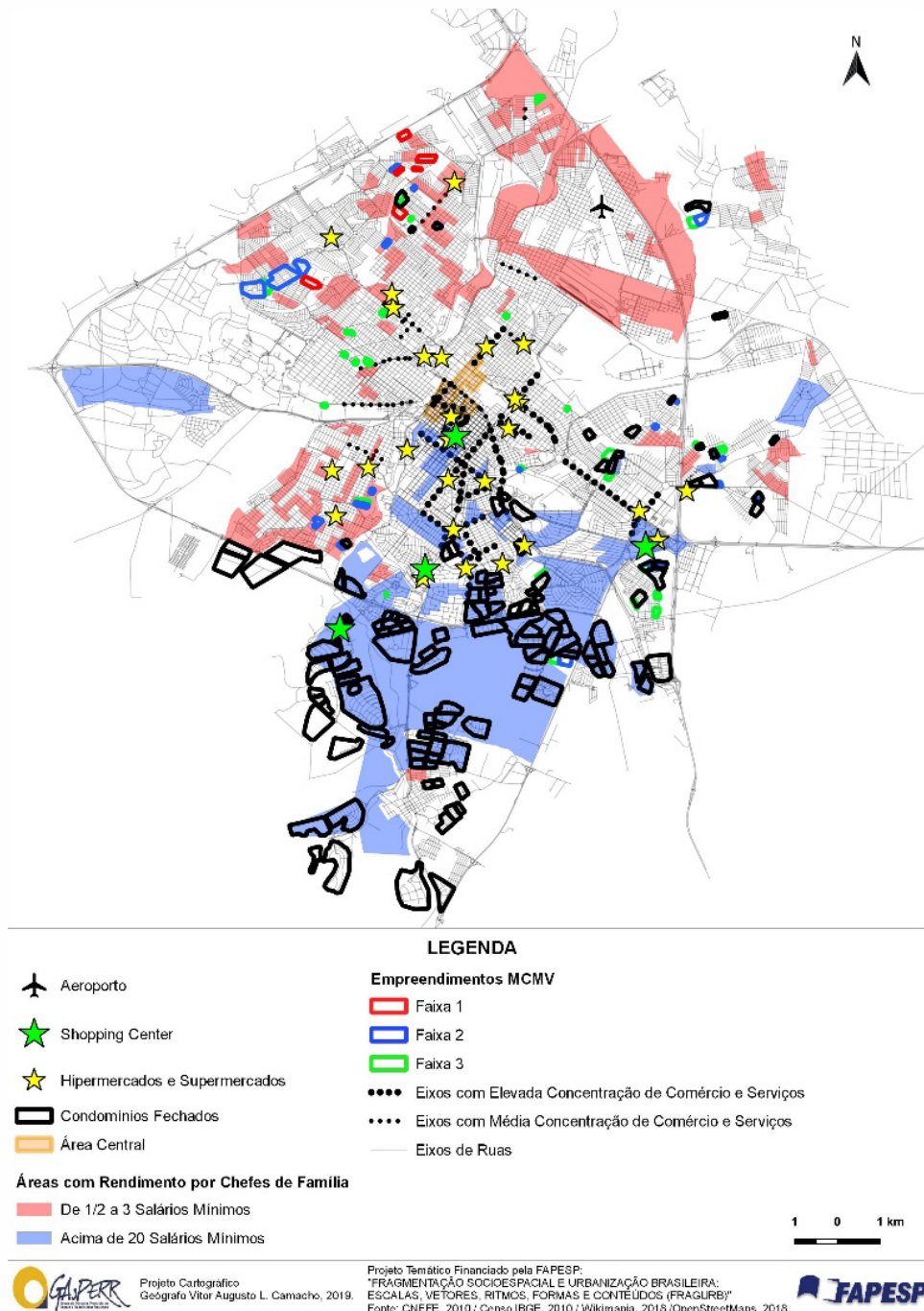
c) a “cidade da habitação social” resultante dos programas públicos apropriados por grandes empresas de construção civil que constroem grandes conjuntos habitacionais – verticais, com edifícios de até quatro andares, sem elevador, ou horizontais, com casas unifamiliares pequenas – variando de 32 a 46 m<sup>2</sup> e em terrenos pequenos, por volta de 180 m<sup>2</sup> – sem espaços exteriores ou, pelo menos nos primeiros anos, sem acesso a comércio e serviços, sejam eles privados ou públicos;

d) a cidade do “espaço consolidado” (ou cidade da permanência - conformada pela área central e proximidades, com residências antigas e verticalização importante até os anos 2000), remanescente historicamente da área mais compacta, onde a infraestrutura atende às necessidades da população, de maneira geral, mas onde as ruas e avenidas são mais estreitas (principalmente na área central), o que acarreta, pela densidade do tráfego, dificuldades nos deslocamentos – no que concerne ao tempo, por exemplo – e nos estacionamentos, embora seja a área de convergência do sistema de transporte



coletivo e onde a oferta do comércio e dos serviços é maior, contando aí as agências bancárias e o setor de serviços públicos (Figura 4).

Figura 4. Ribeirão Preto. Estrutura urbana. 2010.



## A mobilidade urbana

A mobilidade, na “cidade do automóvel” (Sposito, 2022), ao sul, tem o veículo particular como preponderante nos deslocamentos das pessoas. Os depoimentos (que serão melhor analisados no item seguinte, que versa sobre a mobilidade restringida a partir da periferia) vão reiterando os argumentos baseados na concepção de tempo (deslocamento mais rápido, sem espera em algum lugar específico) e de custos (preço da passagem de ônibus, transporte de mais de uma pessoa por veículo). Essa tendência diminui a importância do transporte coletivo, principalmente para os bairros mais distantes, ao norte, para onde o número de linhas de ônibus e a frequência dos horários prejudica o deslocamento das pessoas, e vai condicionar seus trajetos na relação residência-trabalho e residência-lazer. Esse fenômeno faz com que o consumo das pessoas seja realizado próximo aos pontos de partida ou de chegada, restringindo acessos para quem percorre grandes distâncias, lembrando o que se chama de “efeito túnel”. Além disso, os deslocamentos por carro não “ligam” as diferentes “cidades”, mas ao contrário, é uma forma de deixá-las em suas conformações específicas.

As diferentes “cidades” descritas anteriormente (ou mais, se formos detalhar o espaço urbano) levam a diferentes formas e qualidade da mobilidade geográfica.

Entendemos a mobilidade como “o conjunto de deslocamentos quotidianos efetuados [...] no quadro de vida habitual” (Lejoux, 2020, p. 236), ou, se tratamos de mobilidade geográfica como “a possibilidade que as pessoas, bens e informações têm para se deslocar de um ponto a outro, em curto espaço de tempo, na cidade ou entre elas [...] por algum meio de locomoção”, considerando que ela “pode ser afetada pelas características do ambiente físico e da forma urbana, tais como o relevo, a hidrografia e o traçado das ruas, assim como pelas condições sociais e econômica das pessoas, como o poder de compra, a idade, o nível de educação etc.” (Sposito ; Sposito, 2022, p. 20).

Partindo dessa concepção de mobilidade e tendo em vista a conformação que vem sendo produzida em relação às moradias e os diferentes segmentos socioeconômicos a que se destinam ou que a ela têm acesso em Ribeirão Preto, é



possível perceber, a partir de entrevistas com cidadãos, suas relações estreitas, como veremos na seção seguinte.

A análise apresentada neste texto beneficia-se de 32 entrevistas em Ribeirão Preto: 13 realizadas com moradores de habitats populares; 15 como os de habitats de classe média e elite, além de quatro entrevistas efetuadas por Abate (2022), com moradores do conjunto Cristo Redentor.

## A mobilidade restringida a partir da periferia

Do ponto de vista da mobilidade, as entrevistas realizadas com moradores da periferia de Ribeirão Preto confirmaram as tendências que se verificam no Brasil urbano nas últimas anos, considerando dois momentos: um primeiro, antes da pandemia provocada pelo vírus covid19 e, outro, a partir de 2020, quando o isolamento foi uma das principais medidas para se conter a disseminação do vírus.

As debilidades do sistema de transporte por ônibus é uma das principais causas da opção pelo automóvel particular. A irregularidade dos tempos de circulação dos ônibus e a deficiente manutenção dos veículos de transporte coletivo, além da qualidade dos condutores no controle da velocidade (velocidade inadequada ao ambiente urbano, frenagens abruptas, falta de cortesia com os usuários), foram aspectos apontados pelos entrevistados como sinais de precarização do sistema.

O uso de meios alternativos para os deslocamentos foi a opção encontrada, sendo o aplicativo *uber* o que mais se beneficiou com as mudanças socioespaciais. Antes e durante a pandemia, esse aplicativo teve maior procura, substituindo principalmente o transporte público por ser mais rápido e fazer a ligação entre o ponto de partida e o ponto de chegada do passageiro, o que se diferencia do sistema de transporte coletivo, cujas linhas e pontos obedecem a uma disposição pré-definida pelas empresas concessionárias.

As opções pelos deslocamentos por bicicletas ou a pé não foram tão importantes por várias razões: a falta de faixas exclusivas para bicicletas, a precariedade das calçadas para os pedestres, as distâncias, as ondulações do

relevo e, tão importante quanto, as condições climáticas (regime subtropical, com chuvas intensas no verão que causam distúrbios como enchentes nos vales, e temperaturas altas, com máximas atingindo 38 graus centígrados entre 12 e 15h).

A ampliação territorial da cidade e a precarização do transporte público consolidam a tendência que se vê, cada vez mais forte, no Brasil, que é o uso do veículo particular. Ribeirão Preto tinha, em 2020, segundo o IBGE, uma frota estimada de 549.410 veículos particulares, número que é praticamente o dobro de 2006 (276.838 veículos), o que permite relativizar os números para uma relação de 1,29 habitante por veículo nesse ano.

Para obter a informação de caráter primário, foram realizadas entrevistas com cidadãos para que se pudesse apreender as diferenciações entre as partes da cidade em suas múltiplas dimensões. Com o objetivo de captar a movimentação cotidiana das pessoas (tanto em termos específicos, em relação ao dia-a-dia, considerando os deslocamentos descritos, quanto em termos gerais, delineados pela cidade como fenômeno onde se manifesta o urbano), as entrevistas permitiram analisar alguns casos para compreender, analiticamente, as práticas espaciais com base no cotidiano. As falas das pessoas, mesmo utilizadas em forma de fragmentos, elucidam a mobilidade em termos cotidianos, mas, também, as práticas que se formam a partir desse cotidiano e que, também, o condicionam. Os ambientes selecionados foram as áreas de moradias de famílias com baixos ingressos que, em Ribeirão Preto, localizam-se nas áreas norte e leste da cidade.

O uso do veículo particular justifica-se pela distância e pela sensação de insegurança:

*Quando eu saio e é alguma coisa aqui perto, aí eu vou a pé, mas eu nunca vou sozinha, eu sempre estou com os meus pais ou com a minha irmã. E quando é algo mais longe, eu vou com o meu pai de carro, é um desses dois (Marcela<sup>5</sup>, 20 anos, babá, mora na zona norte de Ribeirão Preto).*

Este exemplo de fala traz, para nosso entendimento, a repercussão, no cotidiano, do que Sposito, Góes (2013) mostraram como sendo mais a representação da violência [que se transforma, em termos gerais, na insegurança urbana] do que a violência da representação; em outros termos, torna-se

insegurança mais imaginada do que real. O território, especificamente entendido como as áreas de circulação das pessoas, se consubstancia a partir do espaço, condicionado pelo nível socioeconômico e pela localização da moradia das pessoas.

A opção pelos deslocamentos por carro pode ocorrer, também, pela “versão Uber”:

*De Uber do meu bairro até o centro daria uns treze reais, quando geralmente eu vou com a minha irmã ou com a minha mãe, compensa mais, do que pegar um ônibus lotado de gente”, “Chega mais rápido, chega suave”. Por isso, “a gente prefere andar de Uber, até do que andar de carro (Vitório, 22 anos, estudante, residencial Rio Negro, norte da cidade).*

Para o entrevistado, os deslocamentos por Uber são mais baratos do que no próprio veículo da família.

Apesar do centro ser uma área de convergência (que condiciona, portanto, a relação espaço-tempo dos moradores), a dificuldade de estacionamentos tem impedido a ida de muitas pessoas que utilizam o carro para lá, como demonstram alguns dos entrevistados:

*é complicado estacionar no centro”; “eu já pensei em morar no centro, em apartamento, mas eu acho que hoje eu não moraria pelo movimento, pelo fluxo de pessoas (Ulisses, 20 anos, produtor audiovisual, residente no bairro Pedra Branca – zona leste de Ribeirão Preto).*

Por sua vez, Rosário (56 anos, diarista, moradora do residencial Wilson Toni) falou que

*a gente também evita um pouco de ir lá para o centro”; ele “está tendo muito roubo, você fica muito apreensiva nesses lugares. Está complicado isso, você fica meio tensa”. Por isso, “já não sou muito fã de ir ao centro, prefiro ir ao shopping do que ao centro.*

Analisando as relações do loteamento Cristo Redentor, em Ribeirão Preto, Abate (2021) afirma que “o sistema de transporte público que atende ao conjunto habitacional é deficitário em termos de cobertura espacial, frequência temporal e oferecimento de condições infra estruturais adequadas” (p. 175), lembrando as dimensões analíticas do sistema.

A aceitação das condições precárias acaba sendo um aspecto da reação das pessoas. Um entrevistado (Miguel, 38 anos, auxiliar administrativo, presidente da

Associação dos Moradores do Cristo Redentor), afirmou que *“É longe, mas tudo é questão de costume, não é?”* e completa com um argumento territorial que se torna barreira urbana estabelecida no plano material (objetiva), ainda que haja outras que se constituam no plano das representações sociais (subjéctiva): *“Como nós estamos do lado de cá da rodovia, eles acabam deixando de atender a esses moradores”* (citado por Abate, 2021, p. 163).

Para confirmar o que foi demonstrado, Vanda (36 anos, publicitária, moradora do Cristo Redentor), afirmou que trabalha

*lá no centro, então eu tenho um tempo de deslocamento um pouco alto, eu demoro em torno de 20 a 30 minutos para chegar no serviço de moto. Se for de ônibus, eu demoro cerca de 2 horas para chegar ao trabalho.*

A configuração da mobilidade urbana dificulta ou, mesmo, impede as pessoas do Cristo Redentor e de outros bairros, de terem acesso ao centro (por causa da distância potencializada pela precariedade do transporte coletivo e pela não possibilidade de se utilizar outros meios de transporte) ou a outras áreas (como os parques da cidade), quando se trata da possibilidade de usufruir alguma área para lazer. Isso leva a manifestações como procurar trabalho mais próximo da residência para eliminar um dos obstáculos mais fortes à mobilidade urbana: a distância.

Quando olhamos essa análise pela ótica das práticas espaciais, vemos que elas não são resultados da tomada de decisão da pessoa. Os deslocamentos no território e a percepção espacial da mobilidade são fortemente resultados das condições impostas aos cidadãos, desde as condições físicas (como exemplo: qualidade da pavimentação das ruas, tipo de paradas de ônibus, qualidade do ônibus etc.) e a dinâmica urbana que se torna atributo da cidade (intensidade do tráfego, intervalos entre os horários dos ônibus, quantidade de pessoas por viagem etc.). Esses aspectos conformam a dimensão do espaço vivido, condicionado não apenas pela experiência pessoal, mas pelas componentes espaciais que não dependem do indivíduo, mas que incidem diretamente em seu cotidiano.

Os espaços relativo e relacional comparecem, então, como conceitos importantes para compreender a mobilidade urbana em termos cotidianos: a relativização dos lugares (visitados ou de moradia) e as possibilidades de acesso a eles não é condição absoluta das pessoas, mas podem ser colocadas como elementos vitais no cotidiano das pessoas.

É possível concluir, neste caso, que há, como propôs Vasconcellos (2014), uma “mobilidade excludente” ou, lembrando Milton Santos (1990, p. 89), aqueles que procuram se mover estão “prisioneiros do espaço” porque não podem ir além dos percursos condicionados pelo sistema de transporte coletivo. Há, portanto, uma dificuldade de movimentação das pessoas das áreas periféricas com pessoas de baixo poder aquisitivo tanto para o centro como para outras áreas da cidade de Ribeirão Preto, o que pode levar à intensificação do processo de fragmentação socioespacial. A cidade tornou-se multi(poli)cêntrica, mas sua estruturação não foi acompanhada de aumento de possibilidades para maior mobilidade da população (Abate, 2021).

## Considerações finais

Para concluir, podemos afirmar que a relação espaço-tempo em Ribeirão Preto é resultado do poder aquisitivo das diferentes camadas da população porque elas têm áreas específicas de residir e para consumir, mostrando que a cidade, que se desenvolve, historicamente, pelos encontros das pessoas (no trabalho, nos negócios) vai se tornando o lugar dos desencontros e da indiferença.

A relação espaço-tempo se realiza pela localização da moradia, pelos deslocamentos e pelos meios de locomoção. O espaço vivido se forma, assim, pelas práticas da mobilidade geográfica (mais ampla que a mobilidade urbana), o que leva às práticas sociais específicas dos diferentes grupos sociais.

A produção da cidade se faz, também, por meio dos loteamentos de habitações sociais. Geralmente os grandes conjuntos, que exigem grandes glebas para sua implantação, são componentes importantes na ampliação do tecido

urbano, tornando a localização da moradia de alcance social território distante do centro da cidade.

Mas não é só o centro que polariza os deslocamentos das pessoas, mas quando o deslocamento é realizado pelo transporte público, não há outra opção a não ser seguir o traçado das linhas de ônibus. Aí tanto o percurso quanto a distância, condicionados pelas características dos veículos, pela qualidade dos condutores, além das condições climáticas, somam-se para reforçar as dificuldades da mobilidade urbana em termos de localização da habitação.

Em Ribeirão Preto, o crescimento da cidade tornou o espaço urbano multi(poli)cêntrico, levando a práticas diferentes entre as pessoas do lado norte (onde estão os grandes conjuntos habitacionais de caráter social) e as pessoas do lado sul (onde estão os grandes espaços residenciais fechados); no entanto, as práticas convergem, na cidade neoliberal, para o uso do transporte individual fazendo com que o transporte coletivo perca importância no uso diário das pessoas. Enfim, o que se nega, em termos socioeconômicos, afirma-se como solução para a mobilidade, restrita e excludente para os moradores dos conjuntos habitacionais de cunho social por sua própria capacidade de consumo, e restrita e incluída para os moradores dos grandes espaços residenciais fechados, por sua capacidade de consumo de espaços de moradia exclusivos e espaços exclusivos de consumo e trabalho.

## Referencias

ABATE, A. A. **As vozes da fragmentação socioespacial: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto – SP.** Presidente Prudente: UNESP, 2021 (Dissertação de Mestrado).

ABREU, M. A. de. **Produção imobiliária e os espaços da financeirização: entre o abstrato da riqueza financeira e o concreto da cidade produzida.** (Tese). FCT/Unesp: Presidente Prudente, 2019.

BARCELLA, B. L. S. **A dinâmica dos agentes imobiliários e suas estratégias fundiárias em cidades médias: da reprodução do capital à reprodução das desigualdades socioespaciais.** FCT/Unesp: Presidente Prudente, 2018 (Dissertação de Mestrado)

CATELAN, M. J. *Heterarquia urbana. Interações espaciais interescalares e cidades médias*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

DAL POZZO, C. F. *Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas: Os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente*. Presidente Prudente, UNESP, 2015 (Tese de Doutorado).

DUHAU, E.; GIGLIA, A. “El orden metropolitano contemporáneo: entre la fragmentación y la interdependência”. In: DUHAU, E.; GIGLIA, A. *Metrópolis, espacio público y consumo*. México: Fondo de Cultura Económica, 2016.

ELIAS, D. *Globalização e Agricultura: a Região de Ribeirão Preto*. São Paulo: EDUSP, 2003.

FARIAS, V.; BISCHOFF, W. Censo do IBGE: **Cidades médias 'puxam' crescimento do Brasil**. G1, julho de 2023, p. 1 (acesso em 31 de julho de 2024). [Censo do IBGE: Cidades médias 'puxam' crescimento do Brasil | Censo | G1 \(globo.com\)](#)

GOES, E. M. e MELAZZO, E. S. (Org.). *Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022.

HARVEY, D. *Os limites do capital*. São Paulo. Boitempo, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Cidades*. 2020. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ribeiraopreto/panorama>. Acesso: 10.02.2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico*. 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Região de Influência das Cidades*. 2018.

JORGE, M. do A. **Expansão de cidades médias é destaque no Censo 2022**. Jornal da UNESP, julho de 2023, p. 1 (acesso em 31 de julho de 2024). [Jornal da Unesp | Expansão de cidades médias é destaque no Censo 2022](#)

LEJOUX, P. Mobilité. L 'entreprise privée, nouvel acteur des mobilités urbaines? In: ADAM, M.; COMBY. É. *Le capital dans la cité. Une encyclopédie critique de la ville*. Paris: Éditions Amsterdam, 2020, p. 235-245.

MELAZZO, E. S.; BRITTO, N. D. S. S.; SILVA, V. A. B. e BARCELLA, B. L. “Entre permanências e transformações: a reprodução das desigualdades socioespaciais a partir do PMCMV em Ribeirão Preto – SP”. In: CALIXTO, M. J. M. S.; REDÓN, S. M. (Org.). *O Programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais*:



**os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras.** Porto Alegre: TotalBooks, 2021. p. 73-107.

PAVONI, J. V. **Produção do espaço urbano e políticas habitacionais de interesse social em pequenas cidades da Região Geográfica Imediata de Ribeirão Preto – SP.** Presidente Prudente: Unesp, 2024 ((Dissertação de Mestrado).

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo.** São Paulo: Nobel, 1990.

SPOSITO, E. S. La movilidad en la ciudad del automóvil en Brasil. In: FERNANDES, J.A.R; GONZÁLEZ, R.C.L.; SPOSITO, M.E.B. (Ed.). **El mundo visto de las ciudades.** Valência: Tirant Humanidades, 2022, p. 535-547.

SPOSITO, M. E. B., SPOSITO, E. S. Centralités versus marges: la mobilité comme témoin des citoyens périphériques. Paris, **CESSMA**, 2022 (texto inédito).

SPOSITO, M.E.B., GÓES, E.M. **Espaços fechados e cidades. Insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: Editora Unesp, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente.** Barueri: Manole, 2014.

ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade.** Tese (Doutorado em Planejamento e Gestão do Território). UFABC: Santo André, 2018.

ZAMBONI, D. A., DENALDI, R., MIOTO, D. Os espaços residenciais fechados do setor sul de Ribeirão Preto e o domínio do capital mercantil no processo de expansão urbana no município nos anos 2000. **URBE** (Revista Brasileira de Gestão Urbana), n. 11, 2018, p. 1-24. <https://www.scielo.br/j/urbe/a/KxwKyDpf5J5P438D6cBkNsd/?lang=pt>. Acesso em 29 de março de 2022

## Notas

1. Este texto é um dos resultados de pesquisa realizada na modalidade de projeto temático financiada pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo), processo 2018/07701-8.
2. Esta afirmação baseia-se nos dados do Censo de 2022, realizado pelo IBGE. Os dados mostram que, a partir de duas tendências: menor número de metrópoles no interior do Brasil e existência de cidades com perfis diferenciados que respondem por setores dinâmicos da economia, como a produção de commodities, serviços e comércio. As cidades com mais de 500 mil habitantes, que respondiam por 29,29% da população urbana, tiveram sua participação diminuída para 28,99%. Por outro lado, as cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, foram de 25,40% para 27,96%. Como todas as outras faixas de tamanho de cidades tiveram decréscimo populacional, foram as cidades entre 100 mil e 500 mil habitantes que tiveram aumento da população. Mesmo que Ribeirão Preto tenha mais de 500 mil habitantes, seu crescimento absoluto, atestado pelos dados do IBGE de 2022, mostra seu dinamismo e corrobora o que afirmamos.
3. Consideramos as cidades médias como aquelas que têm, na rede urbana, papel de intermediação no que concerne aos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. A Regic (Região de Influência das Cidades), do IBGE, mostrou que, em 2018, Ribeirão Preto tem região de influência importante que agrega municípios do nordeste do estado de São Paulo e oeste de Minas Gerais.
4. A figura 1 (Mapa) foi elaborado com dados de 2010. Como o IBGE ainda não divulgou os dados censitários que permitem sua atualização, os rendimentos médios nominais por domicílio nesse ano mostram um aspecto que, do ponto de vista da estruturação urbana, não deve ter se modificado, especialmente, no período intercensitário.
5. Os nomes dos entrevistados são fictícios para se guardar a integridade das informações.

## Agradecimentos

Os autores agradecem à Fapesp - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo financiamento do Projeto Temático Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira (Processo n. 2018/07701-8) do qual são pesquisadores principais.

## Publisher

Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Programa de Pós-graduação em Geografia. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

## Contribuição dos autores

Todos os autores ofereceram substanciais contribuições científicas e intelectuais ao estudo. As tarefas de concepção e design do estudo, preparação e redação do manuscrito, bem como revisão crítica foram desenvolvidas em grupo. O primeiro autor, Eliseu Savério Sposito, ficou responsável pelo desenvolvimento teórico-conceitual do tema da mobilidade urbana e Everaldo Santos Melazzo foi responsável pela abordagem teórico-conceitual do tema da habitação. Ambos são responsáveis pelas conclusões e pelas referências, pela aquisição e pela interpretação e análise, além dos procedimentos técnicos.

**Eliseu Savério Sposito** possui mestrado e doutorado em Geografia Humana (USP), graduação em Geografia (FFCLPP) e pós-doutorado na Universidade de Paris I - Sorbonne-Panthéon. É professor titular aposentado e emérito da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente, credenciado no Programa de Pós-Graduação em Geografia. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq – Nível 1B.

**Everaldo Santos Melazzo** possui doutorado em Geografia (Unesp/PP), mestrado em Planejamento Urbano e Regional (Ippur/UFRJ) e graduação em Economia (UFU). É professor da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente, credenciado no Programa de Pós-Graduação em Geografia. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq – Nível 2.

Data de recebimento: 20 de junho de 2023

Aceite: 19 de setembro de 2024

Publicação: 11 de dezembro de 2024