

Usos e apropriações do espaço urbano através das práticas de mobilidade cotidiana: os casos de Chapecó, Santa Catarina, e Mossoró, Rio Grande do Norte

Uses and appropriations of urban space as shaped by everyday mobility: examples from Chapecó, Santa Catarina, and Mossoró, Rio Grande do Norte

Usos y apropiaciones del espacio urbano a través de prácticas de movilidad cotidiana: los casos de Chapecó, Santa Catarina, y Mossoró, Rio Grande do Norte

Usages et appropriation de l'espace urbain à travers les pratiques de mobilité quotidienne : les cas de Chapecó, Santa Catarina, et Mossoró, Rio Grande do Norte

Paula Neumann Novack[®]

Universidade Estadual Paulista

São Paulo, São Paulo, Brasil

paulanovack@gmail.com

Késia Anastácio Alves da Silva[®]

Universidade Federal de Juiz de Fora

Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil

kesia.anastacio@gmail.com

Eliseu Savério Sposito[®]

Universidade Estadual Paulista

São Paulo, São Paulo, Brasil

eliseu.sposito@unesp.br

RESUMO

A mobilidade é uma prática espacial fundamental para a compreensão dos usos, apropriações e reprodução das desigualdades no espaço urbano. O objetivo deste texto é analisar as semelhanças e diferenças nos usos e apropriações do espaço urbano, através da mobilidade cotidiana, de dois grupos sociais distintos, em dois contextos urbanos díspares: Chapecó/SC e Mossoró/RN. A aplicação de entrevistas semiestruturadas forneceu os elementos empíricos para análise da mobilidade cotidiana, acessibilidade e reprodução das desigualdades nestas cidades. Para tanto, o artigo está organizado em três partes: a) fundamentação da mobilidade

e acessibilidade para análise dos usos e apropriações do espaço urbano; b) compreensão da estruturação das cidades; c) análise da experiência da mobilidade cotidiana dos dois grupos sociais através das entrevistas. Os resultados evidenciam diferenças na mobilidade cotidiana entre as cidades, associadas tanto ao processo de estruturação urbana, conforme a formação socioespacial em que cada cidade está inserida, quanto às características socioeconômicas dos sujeitos. Em Chapecó, observa-se o predomínio do uso do automóvel individual entre os distintos grupos sociais. Já em Mossoró, a população de camadas populares adota múltiplas estratégias de mobilidade para viabilizar seu cotidiano, o que resulta em uma mobilidade mais desigual para esse grupo.

PALAVRAS-CHAVE: acessibilidade; práticas socioespaciais; desigualdades socioespaciais; espaço concebido; cidades médias.

ABSTRACT

Mobility is a fundamental spatial practice for understanding how urban space is used, appropriated, and how social inequalities are reproduced. This article aims to analyze the similarities and differences in the uses and appropriations of urban space through everyday mobility by two distinct social groups in two different urban contexts: Chapecó (Santa Catarina) and Mossoró (Rio Grande do Norte). Semi-structured interviews provided empirical data for analyzing daily mobility, accessibility, and the reproduction of inequality in these cities. The article is structured into three parts: (a) the theoretical grounding of mobility and accessibility for analyzing urban spatial practices; (b) understanding the formation of urban structures in each city; and (c) an analysis of the everyday mobility experiences of two social groups through interview data. The results highlight differences in everyday mobility patterns between the two cities, shaped by both the urban structuring processes—linked to each city's socio—spatial formation—and individual socioeconomic characteristics. In Chapecó, the use of private automobiles predominates among various social groups. In Mossoró, however, lower-income populations rely on multiple mobility strategies to manage their daily lives, resulting in a more unequal mobility experience for these groups.

KEYWORDS: accessibility; socio-spatial practices; socio-spatial inequalities; conceived space; mid-sized cities.

RESUMEN

La movilidad es una práctica espacial elemental para comprender los usos, apropiaciones y reproducción de las desigualdades en el espacio urbano. El objetivo de este texto es analizar las similitudes y diferencias en los usos y apropiaciones del espacio urbano, a través de la movilidad cotidiana, de dos grupos sociales distintos, en dos contextos urbanos dispares: Chapecó, Santa Catarina, y Mossoró, Rio Grande do Norte. La aplicación de entrevistas semiestructuradas proporcionó los elementos empíricos para analizar la movilidad cotidiana, la accesibilidad y la reproducción de las desigualdades en estas ciudades. Para ello, el artículo se organiza en tres partes: a) fundamento de la movilidad y accesibilidad para el análisis de los usos y apropiaciones del espacio urbano; b) comprensión de la estructuración de las ciudades; c) análisis de la experiencia de movilidad cotidiana de los dos grupos sociales a través de entrevistas. Los resultados evidencian diferencias en la movilidad cotidiana entre las ciudades, asociadas tanto al proceso de estructuración urbana, según la formación socioespacial en la que se inserta cada ciudad, como a las características socioeconómicas de los sujetos. En Chapecó, predomina el uso del automóvil particular entre los distintos grupos sociales. En cambio, en Mossoró, la población de sectores populares recurre a diversas estrategias de movilidad para llevar a cabo su vida cotidiana, lo que genera una movilidad más desigual para este grupo.

PALABRAS CLAVE: accesibilidad; prácticas socioespaciales; desigualdades socioespaciales; espacio concebido; ciudades medianas.

RÉSUMÉ

La mobilité est une pratique spatiale élémentaire pour comprendre les usages, les appropriations et la reproduction des inégalités dans l'espace urbain. L'objectif de ce texte est d'analyser les similitudes et les différences dans les usages et les appropriations de l'espace urbain, à travers la mobilité quotidienne, de deux groupes sociaux distincts, dans deux contextes urbains disparates : Chapecó, Santa Catarina, et Mossoró, Rio Grande do Norte. L'application d'entretiens semi-directifs a fourni les éléments empiriques pour analyser la mobilité quotidienne, l'accessibilité et la reproduction des inégalités dans ces villes. Pour ce faire, l'article s'organise en trois parties : a) fondement de la mobilité et de l'accessibilité pour analyser les usages et les appropriations de l'espace urbain ; b) comprendre la struc-

turation des villes ; c) analyse de l'expérience de mobilité quotidienne des deux groupes sociaux à travers des entretiens. Les résultats montrent qu'en comparant Chapecó et Mossoró, on observe que les différences socio-économiques influencent directement les modes de déplacement, Chapecó ayant une plus grande utilisation de véhicules privés parmi les classes inférieures, tandis qu'à Mossoró l'absence de voitures et l'inefficacité des transports publics encouragent une plus grande diversification des moyens de transport.

MOTS-CLÉS : accessibilité ; pratiques socio-spatiales ; inégalités socio-spatiales ; espace conçu ; villes moyennes.

INTRODUÇÃO

A ascensão da sociedade moderna, acompanhada de sucessivas transformações na divisão social e territorial do trabalho, trouxe consigo múltiplas formas de mobilidade, tais como a social, residencial, laboral, cotidiana, pendular e turística, além das migrações, entendidas como movimentos não recorrentes e externos ao espaço de vida (Balbim, 2016). Com o advento da “condição pós-moderna” (Harvey, 1992), essa pluralidade de modalidades tornou-se ainda mais complexa. A sociedade contemporânea é marcada pelo “giro da mobilidade”, uma vez que o mundo atual não é estático, mas estruturado por fluxos materiais e imateriais – redes de deslocamento e conexões criadas, sobretudo, para viabilizar a hipermobilidade do capital (Sheller e Urry, 2006). Entretanto, se, por um lado, esses fluxos se intensificam, por outro, há também um crescimento da imobilidade e da imposição de barreiras (virtuais e não virtuais) que excluem determinados grupos sociais da participação nesse sistema de fluxos (Archer, 2020; Ardila *et al.*, 2020; De Madariaga; Zucchini, 2019).

No contexto da urbanização contemporânea, caracterizada pela produção do espaço baseada na lógica fragmentária (Legroux, 2021), a qual é qualificada por uma maior descontinuidade e ruptura do tecido social e morfológico da cidade, bem como por um aprofundamento das desigualdades e diferenciações socioespaciais, observa-se a constituição (temporal e espacial), determinada por condições materiais e sociais das cidades e dos sujeitos, de diferenciais nos usos e apropriações das cidades. Partimos da premissa de que o uso do espaço, do tempo, do corpo abrange os sentidos da vida, e que a realização do cotidiano na sociedade urbana é situada no valor de uso. Nesse sentido, “o conflito pelo uso do espaço estaria revelando a essência do processo social: a propriedade lutando contra a apropriação”, pois a apropriação, diferente da propriedade, refere-se à qualidade, já a propriedade à quantidade (Seabra, 1996, p.79).

Nesse sentido, o presente trabalho analisa os diferenciais nos usos e apropriações da cidade através de um tipo específico de mobilidade: a cotidiana. Conceitualmente, a mobilidade cotidiana pode ser definida como “a prática social de deslocamento diário realizada no tempo e espaço que permite o acesso a atividades, pessoas e lugares”¹ (Jirón *et al.*, 2010, p. 24). Através desta con-

¹ Original: “En este sentido se entenderá la movilidad cotidiana urbana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”(JIRÓN *et al.*, 2010, p. 24).

cepção, a mobilidade deixa de ser vista apenas como a ligação entre as áreas A e B, para ser pensada como uma prática espacial, que também é social, visto que esta prática permite parte da reprodução social do cotidiano. Já a acessibilidade pode ser entendida como a “prática que conjuga desejos e necessidades de deslocamentos com a capacidade de satisfazê-los”² (Gutiérrez, 2009, p.2). Esta concepção de acessibilidade conjuga a dimensão material (forma) do espaço urbano em conjunto com a rede de transportes (viária e presença de modais), bem como as características pessoais que os sujeitos e grupos sociais possuem para poder se mover (Jirón; Mansilla, 2014).

Assim, este estudo analisa os usos e apropriações do espaço urbano por meio das práticas de mobilidade cotidiana de indivíduos pertencentes a dois grupos sociais, residentes nas cidades de Chapecó (SC) e Mossoró (RN). Optamos por estudar cidades médias a fim de ampliar o debate sobre mobilidade cotidiana, já que essa temática é comumente abordada no contexto metropolitano. Além disso, selecionamos cidades situadas em distintas formações socioespaciais (Santos, 1977, 1978), permitindo a comparação entre o que é singular, geral e particular nos usos e apropriações das cidades por meio da mobilidade (Novack; Silva; Sposito, 2024; Novack; Catelan; Sposito, 2024; Sposito; Teixeira; Silva, 2022).

A análise das práticas de mobilidade cotidiana e acessibilidade em Chapecó e Mossoró foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas conduzidas entre 2020 e 2022, tanto em plataformas digitais quanto presencialmente, durante os trabalhos de campo. Conforme a proposta de Goés e Sposito (2013) e Goés *et al.* (2022), os tipos de *habitat* foram adotados como critério para a definição do perfil dos sujeitos entrevistados. As diferentes tipologias de *habitat* não se referem apenas às características construtivas e arquitetônicas das moradias, mas também envolvem a produção social da habitação e seu acesso, sua função residencial, os modos de uso e ocupação do solo e a relação entre os diferentes tipos de moradia e os espaços que as circundam. Dessa forma, buscou-se contemplar distintas tipologias de *habitat* presentes nas duas cidades analisadas.

Destarte, o número de entrevistas variou entre as cidades pesquisadas, uma vez que dependeu da existência dos tipos de habitats em cada uma e, inclusive, da relevância de cada um deles. Procurou-se entrevistar, além de

² Original: “práctica que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlos” (Gutiérrez, 2009, p.2).

pessoas residentes em tipologias de *habitats* diferentes, pessoas residentes nas distintas partes das cidades estudadas. Nesse contexto, seguindo a metodologia de entrevistas proposta por Goés *et al* (2022), em que os autores propõem a realização de entrevistas com sujeitos residentes em diferentes tipos de *habitats*, foram realizadas entrevistas com dois grupos: a) **Moradores que residem em habitats voltados a grupos sociais de renda mais alta**, abrangendo tipologias habitacionais como espaços residenciais fechados horizontais e verticais, bairros tradicionais abertos de alto e médio padrão, entre outras; b) **Moradores que residem em habitats populares**, incluindo tipologias habitacionais como ocupações urbanas, habitações de interesse popular, como as produzidas pelo programa Minha Casa Minha Vida, bairros populares abertos, áreas de favelização, entre outras.

A partir do *habitat* foram escolhidos cidadãos de diferentes idades e gêneros, os quais responderam perguntas sobre seu cotidiano urbano e as práticas espaciais vinculadas ao habitar, mobilidade, lazer, consumo e trabalho, através de roteiro de entrevistas semiestruturadas. Em Chapecó, analisou-se um total de 31 entrevistas, sendo 9 com moradores pertencentes a *habitats* voltados aos grupos sociais de mais alta renda e 22 com sujeitos que residem em *habitats* populares. Em Mossoró, foram analisadas 38 entrevistas, sendo 13 de moradores de *habitats* de alta renda e 25 de habitantes que vivem em *habitats* populares. As figuras 1 e 2 descrevem a localização dos entrevistados nas duas cidades.

A análise das entrevistas focou nos usos e apropriações do espaço urbano, considerando o cotidiano e as práticas espaciais. Segundo Lindón (2012), a apropriação do espaço urbano é influenciada não apenas por fatores estruturais, mas também por resistências e rationalidades individuais, moldadas por percepções, significados e representações. As apropriações do espaço ocorrem por meio de práticas espaciais que são sociais (Souza, 2013). De acordo com Lévy e Lussault *et al.* (2003, p. 740-41, *apud* Sodré, 2021, p.1), as práticas espaciais têm duas qualidades principais: a primeira refere-se ao conjunto de comportamentos de um operador em relação a um espaço que serve como contexto; a segunda diz respeito à ação de um sujeito, que resulta de uma escolha mais ou menos consciente e sociologicamente determinada, expressa por um comportamento. Esses conceitos são fundamentais para a análise da mobilidade e acessibilidade, visto que refletem apropriações que são conflituosas e contraditórias.

Figura 1 – Chapecó, Santa Catarina – Local de residência dos entrevistados segundo tipologia de *habitat*

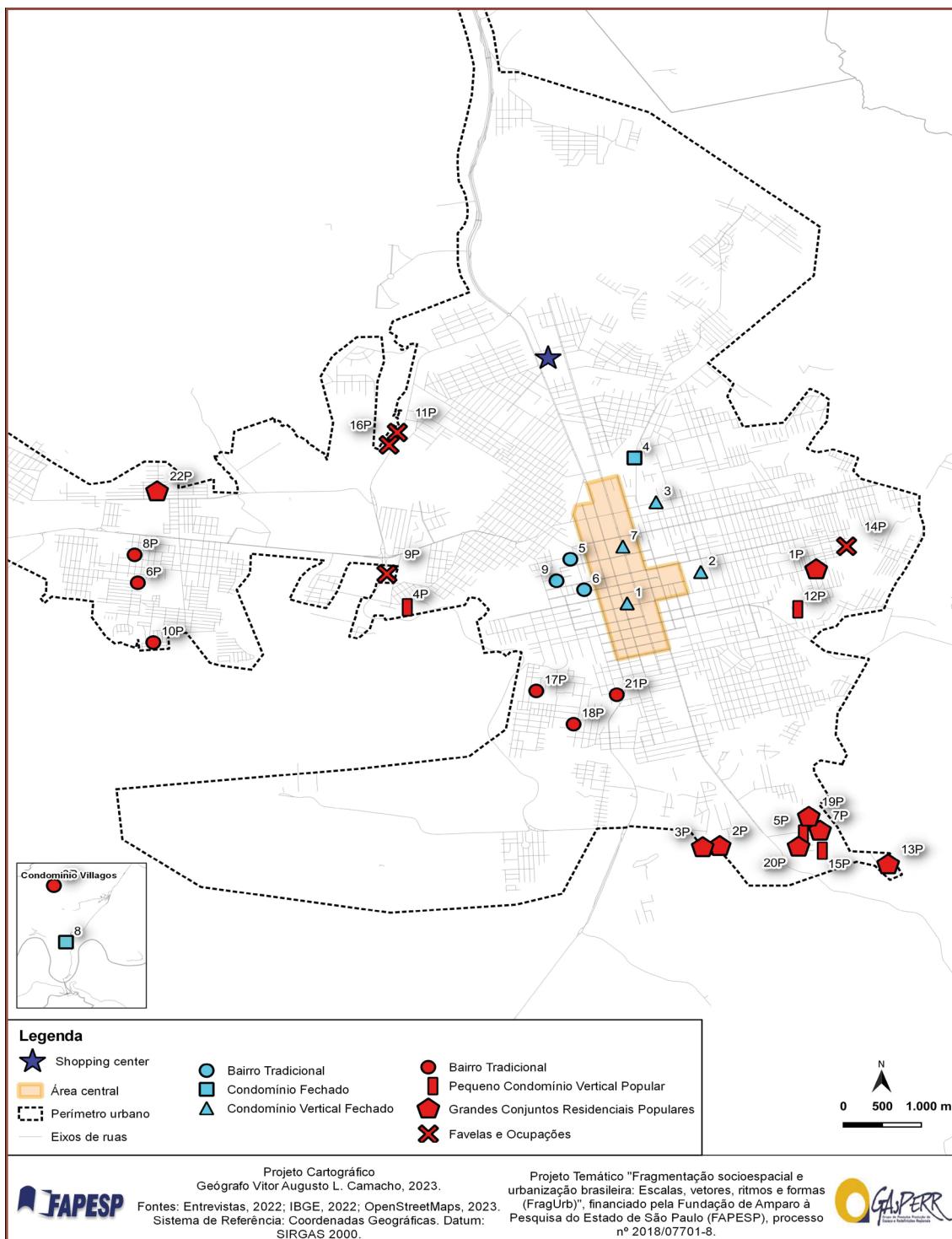
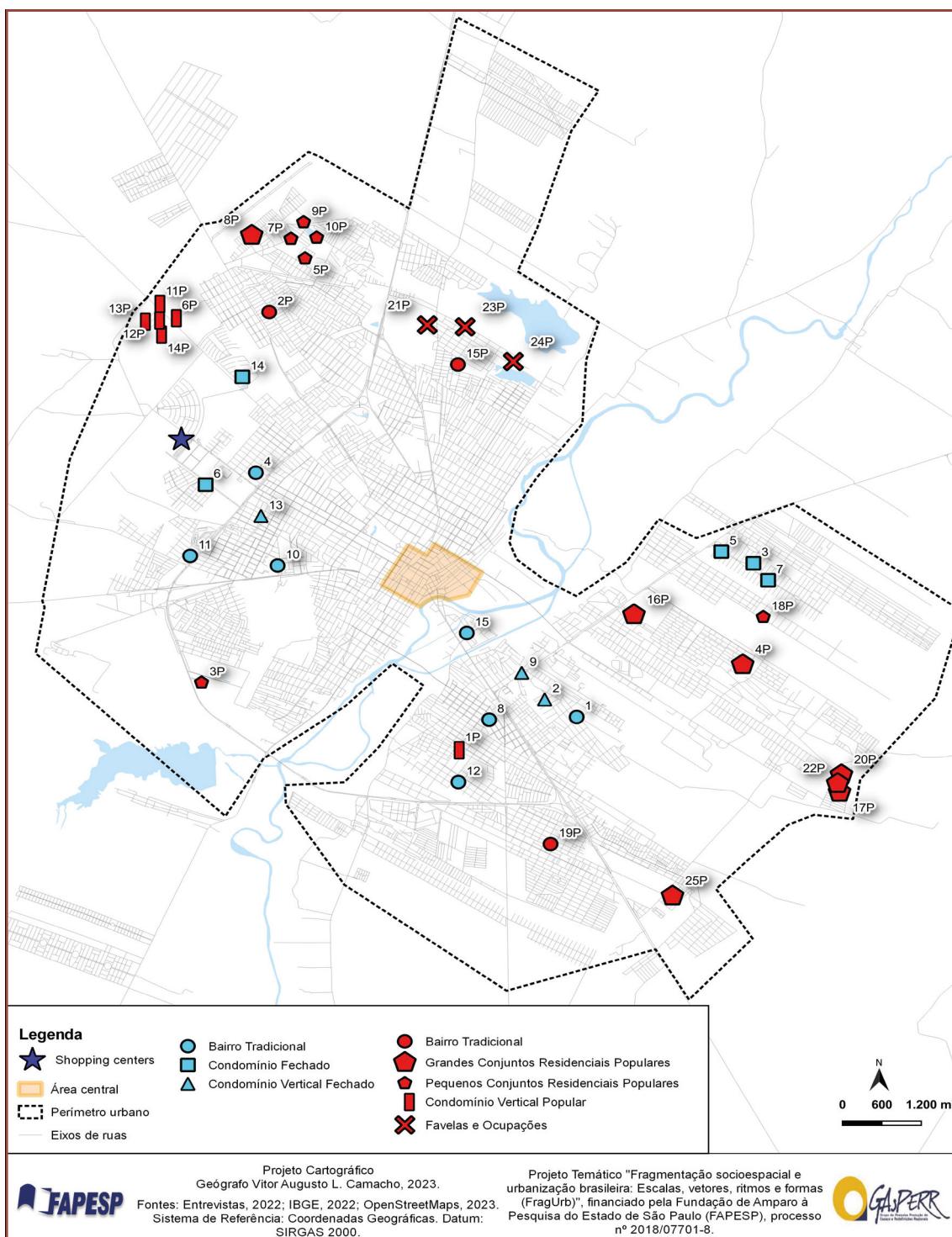


Figura 2 – Mossoró, Rio Grande do Norte – Local de residência dos entrevistados segundo tipologia de *habitat*



COMPREENSÃO DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS ATRAVÉS DA MOBILIDADE

O debate sobre mobilidade, em suas diversas formas e faces, seja no Norte ou no Sul global, é amplo e não se limita apenas à fronteira acadêmica, mas está presente também na esfera da política pública e permeia a mídia e o cotidiano dos sujeitos sociais. No contexto latino-americano, as pesquisas sobre mobilidade se intensificaram junto à expansão do processo de urbanização. Assim, diversos estudos analisaram o crescimento das cidades, a estruturação e diversificação da rede urbana brasileira e suas implicações pela ótica dos diferentes tipos de mobilidade, tais como a migração rural-urbana ou a migração urbana-urbana (Martine, 1995; Faria, 1991; Cunha; Baeninger, 2005; Baeninger, 2012; Cunha *et al.*, 2021). Por outro lado, outras pesquisas buscaram compreender os impactos decorrentes da urbanização calcada na “espoliação urbana” (Kowarick, 1979) na mobilidade urbana, destacando a precariedade da infraestrutura urbana e os impactos no cotidiano dos sujeitos, especialmente os habitantes das periferias urbanas das grandes cidades brasileiras (Vasconcellos, 1999; 2016; Gutiérrez, 2009; Rolnik; Klintowitz, 2011; Jirón; Mansilla, 2014).

Jirón e Mansilla (2014) indicam que, conforme diversos estudos (Jirón *et al.*, 2010; Gutiérrez, 2009; Sheller; Urry, 2010), a mobilidade urbana e a infraestrutura de transportes nas cidades são elementos importantes para entender como as desigualdades e a exclusão social são amplificadas ou atenuadas. A mobilidade urbana, portanto, é uma dimensão importante para analisar as desigualdades socioespaciais urbanas. Além da infraestrutura material, é importante considerar fatores como inserção econômica, características culturais e sociais, e deficiências físicas, pois esses aspectos também influenciam as experiências de mobilidade e acesso aos benefícios urbanos (Jirón; Mansilla, 2014; Gutiérrez, 2009).

Jirón e Mansilla (2014) apontam que, além da falta ou falha no sistema de transportes, outras barreiras influenciam a acessibilidade. Essas barreiras incluem: **a) Financeiras**, como custos de transporte e estacionamento; **b) Físicas**, relacionadas à condição de ruas e calçadas e à distância a percorrer; **c) Organizacionais**, ligadas às demandas cotidianas, como fazer compras, acessar serviços e cumprir obrigações familiares, que afetam os deslocamentos; **d) Temporais**, referentes aos horários de funcionamento de transportes, comércios e serviços, além das condições climáticas; **e) Habilidades**, que envolvem a capacidade de dirigir, andar de bicicleta ou usar o transporte; **f) Tecnológicas**,

relacionadas ao uso de tecnologias para facilitar deslocamentos ou substituir a necessidade de viagem. Todas essas barreiras não só afetam a mobilidade, mas também ampliam as desigualdades socioespaciais e dificultam o cotidiano (Jirón; Mansilla, 2014).

As barreiras que afetam a mobilidade urbana e a acessibilidade precisam ser compreendidas em relação aos ritmos, rotinas e hábitos da vida cotidiana, que conferem “densidade” a essas experiências (Jirón; Mansilla, 2014). Segundo os autores, a densidade refere-se à concentração dessas barreiras, que, quando próximas e entrelaçadas, tornam a mobilidade mais difícil. Desse forma, a mobilidade urbana diária não é sempre fluida, pois é influenciada por uma variedade de fatores.

De fato, no Brasil, uma das maiores barreiras de acessibilidade é a deficiência do transporte público, a restrição de rotas e horários de ônibus, os custos das passagens e as limitações financeiras enfrentadas pela população, no qual dificultam a locomoção das pessoas, tornam o transporte coletivo inacessível para uma parcela significativa da população (Vasconcellos, 2016). Neste contexto, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, 70% da população de baixa renda não recebe assistência financeira para transporte. Petrone (2021) ressalta que se analisarmos as questões de renda, raça e gênero em conjunto, esses dados seriam ainda mais desiguais e absurdos. Além disso, o tempo gasto com o transporte coletivo é quase o dobro do tempo gasto com o transporte individual. Portanto, quando as pessoas têm acesso à mobilidade, pagam um preço elevado por ela e passam mais tempo no trânsito (Petrone, 2021).

A restrição à mobilidade compromete o direito de ir e vir, afetando diretamente o acesso a direitos essenciais como saúde, lazer, trabalho e moradia (Petrone, 2021). Desde 2018, os brasileiros passaram a gastar mais com transporte do que com alimentação, sendo superados apenas pelos custos com habitação. Em média, 18% da renda dos trabalhadores é destinada ao transporte (Petrone, 2021).

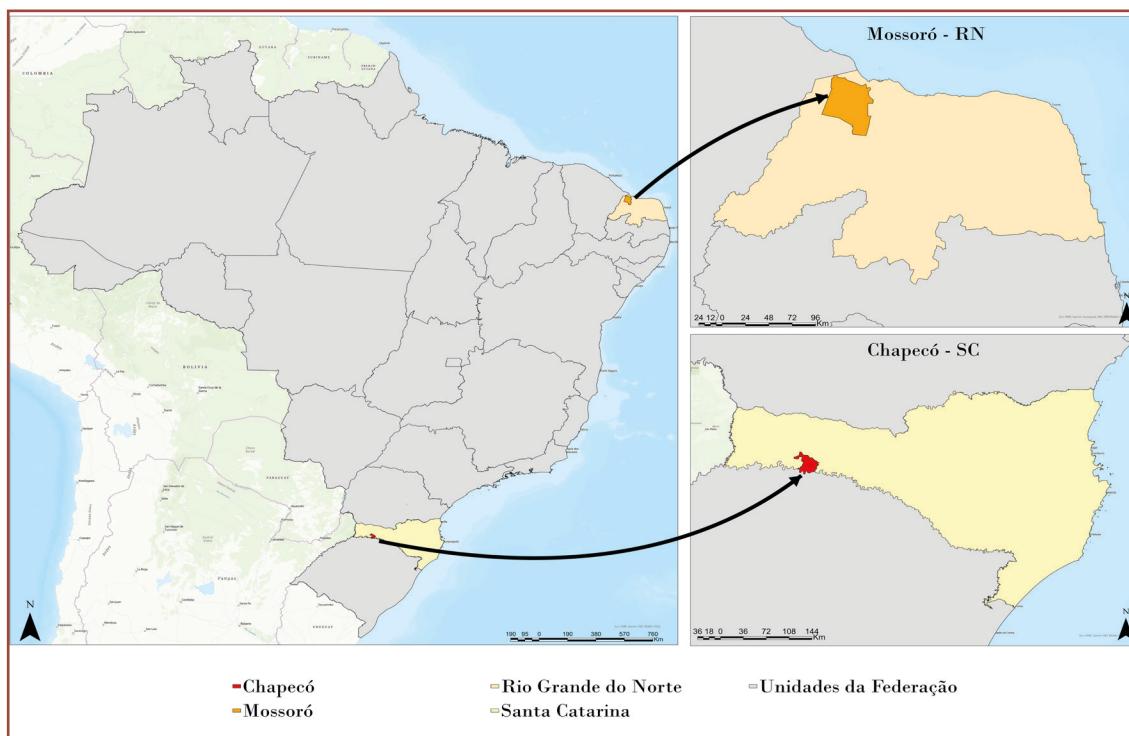
A precariedade da mobilidade e as barreiras de acessibilidade enfrentadas por sujeitos e grupos sociais, especialmente aqueles que residem nas áreas periféricas, ampliam as desigualdades presentes nas cidades brasileiras e dificultam o acesso ao direito à cidade. A concentração do capital produtivo nos centros urbanos exerce controle sobre políticas de moradia, mobilidade e segurança, promovendo a criação de fronteiras seletivas de circulação, que reforçam as desigualdades entre diferentes grupos sociais,

como trabalhadores e desempregados, negros e brancos, mulheres e homens (Decothé; Cruz, 2021).

ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES E INFRAESTRUTURA DIRECIONADA À MOBILIDADE URBANA

Esta seção tem como objetivo apresentar as cidades de Chapecó e Mossoró, discutindo as formações socioespaciais que estão inseridas, a estruturação do espaço urbano e como esses elementos influenciam a infraestrutura de mobilidade urbana e, consequentemente, o cotidiano. Ao contextualizar cada cidade com base em categorias como tempo, espaço e conceitos de território e região, a seção explora como as diferentes formações socioespaciais impactam os padrões de deslocamento urbano, influenciados por fatores como setores produtivos, emprego e a distribuição das classes sociais. Além disso, a análise da infraestrutura de mobilidade urbana busca compreender as barreiras à acessibilidade, considerando aspectos como preços de passagens, rotas de ônibus, modais disponíveis e características sociodemográficas dos habitantes, como renda e emprego. Esses elementos são fundamentais para entender as particularidades e desafios da mobilidade em cada cidade.

Figura 3 – Localização dos municípios de Chapecó e Mossoró



Fonte: IBGE – Malha de municípios e estados. Elaboração: autores.

A análise da mobilidade cotidiana e acessibilidade em cidades médias, como Chapecó (SC) e Mossoró (RN), busca explorar a qualidade, os tempos e os vetores dos deslocamentos urbanos diários em contextos que diferem da escala metropolitana. Enquanto muitos estudos sobre mobilidade se concentram nas metrópoles (Pereira, 2013; Vasconcellos, 2011), este trabalho foca em entender, em tese, como uma escala urbana menor poderia teoricamente facilitar os deslocamentos diários. A escolha dessas cidades permite um estudo comparativo sobre os usos, apropriações e desigualdades na mobilidade cotidiana em diferentes formações socioespaciais.

Formação histórica de Chapecó (SC) e Mossoró (RN)

Chapecó, fundada em 1882 e localizada no oeste de Santa Catarina, tem uma população de 254.781 habitantes, com uma renda média mensal de 2,7 salários mínimos, um IDH de 0,848 e um PIB per capita de R\$53.365,00 (IBGE, 2022). Sua formação socioespacial foi influenciada pela construção da ferrovia entre São Paulo e Rio Grande do Sul, a migração constante do Rio Grande do Sul para o oeste catarinense, e a economia baseada em pequenas propriedades, com atividades como criação de porcos e comércio de erva-mate com a Argentina. A industrialização de Chapecó foi impulsionada por empresas como a Sadia, fundada em 1944, e a Aurora, em 1969. Essas empresas foram cruciais para a migração de pessoas do campo para a cidade a partir da década de 1950. O crescimento dessas indústrias foi apoiado pelo Estado, que forneceu infraestrutura, como terrenos, serviços de terraplanagem e isenções fiscais, além de investir na construção de equipamentos e serviços urbanos essenciais (Hentz, 2021, p. 52-57).

A partir da década de 1970, Chapecó passou por uma modernização econômica com a adoção do “Sistema de Integração”, que associava pequenos produtores de aves e porcos às indústrias, impulsionando a exportação agroindustrial. Esse período trouxe crescimento econômico, urbano e aumento das desigualdades sociais, acompanhando a expansão das agroindústrias. Nos anos 2010, a entrada de agentes econômicos externos, especialmente nos setores de comércio e serviços, trouxe mudanças significativas ao município, como a inauguração do primeiro shopping center em 2011 e o crescimento das instituições de ensino superior, que atraíram investimentos imobiliários. No entanto, as desigualdades socioespaciais persistem, com preços elevados no mercado imobiliário e falta de políticas habitacionais adequadas (Matiello *et al.*, 2016).

Nos últimos anos, o crescimento econômico de Chapecó, impulsionado pela agroindústria, motivou investimentos públicos em infraestrutura, eventos e turismo, com ênfase em inovação. No entanto, a cidade enfrenta desafios como a exploração da mão de obra rural e imigrante, a persistência das desigualdades socioespaciais e os impactos de uma produção voltada para mercados externos. A expansão da mancha urbana acompanhou a produção de diversos produtos imobiliários, incluindo edifícios de uso misto, espaços residenciais fechados e habitações do Programa Minha Casa, Minha Vida em diferentes faixas (Matiello *et al.*, 2016).

Mossoró, localizada no Rio Grande do Norte e fundada em 1852, possui uma formação socioespacial distinta, construída ao longo dos últimos dois séculos. Com 264.577 habitantes, IDH de 0,720 e renda per capita de R\$23.290,37 (IBGE), a cidade passou por vários ciclos econômicos, desde a produção de algodão e derivados da carnaúba até se tornar um pólo salineiro e, mais recentemente, destacar-se na produção petrolífera e fruticultura. As transformações econômicas e urbanas moldaram a estrutura social da cidade, especialmente com a expansão desordenada de bairros periféricos a partir de 1960, o que gerou segregação residencial e conflitos entre os usos residencial e comercial no centro tradicional (Elias; Pequeno, 2010).

Na década de 1980, a força das lideranças políticas locais levou à criação de um assentamento rural em Serra do Mel e à construção de conjuntos residenciais com recursos do SFH. A chegada da Petrobras na década de 1990 provocou o loteamento de áreas próximas e alterou as relações de trabalho no campo. A globalização e a inserção da agricultura científica modificaram ainda mais a relação cidade-campo e a divisão territorial do trabalho, com a adoção de novos sistemas técnicos na produção agrícola, como no cultivo de melão e banana, utilizando máquinas, insumos químicos e biotecnológicos, que permitiram a exploração de solos antes considerados inférteis (Elias; Pequeno, 2010).

No âmbito regional, Mossoró atrai pessoas para o consumo de bens específicos, cursos superiores, serviços de saúde especializados, e para a compra e comercialização de insumos e produtos agropecuários (Elias, Pequeno, 2010). Esse fluxo ocorre de forma seletiva, favorecendo certas áreas e criando subespaços mais dinâmicos. Essa seletividade acentua a dicotomia entre a agricultura extensiva e o agronegócio, que, através da mecanização e progresso técnico, consolida a produção voltada para mercados estrangeiros. Entretanto, a região também revela um caráter contraditó-

rio, marcado pela segregação socioespacial urbana, evidenciada nas áreas exclusivas para habitação e nos conjuntos residenciais populares e áreas favelizadas (Elias; Pequeno, 2010).

Comparando as duas formações socioespaciais, temos aquela onde se insere Chapecó como de base industrial, sistema de integração na relação campo-indústria, pequena propriedade com incorporação técnica importante e municípios e porcentagem significativa de população rural. A formação socioespacial de Mossoró, historicamente produzida com base na produção rural extensiva de produtos agrícolas, na exploração do sal e, mais recentemente, na exploração do petróleo, teve transformações significativas com a implantação da agricultura de base científica. Não são as condições das primeiras décadas do século XXI que as diferenciam, mas principalmente sua formação histórico-geográfica.

Espaço concebido e infraestrutura direcionada à mobilidade

A produção da infraestrutura urbana, que inclui a acessibilidade e conformação do espaço urbano, está profundamente ligada às formações socio-históricas das cidades de Chapecó e Mossoró. Este subtópico examina os transportes públicos e a infraestrutura de mobilidade nessas cidades, buscando compreender as práticas de mobilidade dos habitantes, como revelado nas entrevistas. O espaço concebido, relacionado ao planejamento e gestão urbana, é o espaço físico projetado e planejado por profissionais, especialmente arquitetos, para atender a demandas específicas. Esse espaço inclui infraestrutura como parques, calçadas e ruas, que possibilitam o uso do ambiente urbano pelos habitantes (Lefebvre, 2008). A gestão da infraestrutura de mobilidade e do transporte coletivo é uma responsabilidade da administração municipal, integrando-se ao planejamento e à gestão das cidades.

O espaço concebido é o espaço planejado que estabelece normas e padrões, impondo controle social e condutas aos indivíduos. No entanto, essa produção não é neutra, pois é marcada por contradições e apropriações que podem aprofundar desigualdades sociais. No contexto da mobilidade cotidiana, as infraestruturas de mobilidade e acessibilidade são parte desse espaço concebido e refletem as lógicas dominantes de estruturação urbana. No Brasil, o modelo de mobilidade baseado na lógica rodoviária evidencia o poder dessas lógicas dominantes, impactando tanto o espaço concebido quanto o espaço vivido, ao influenciar ritmos, deslocamentos e a experiência urbana (Legroux, 2021).

Em Chapecó, a análise da história do planejamento urbano, especialmente em relação à mobilidade, revela que, apesar das tentativas de ordenar o território, as soluções para melhorar a mobilidade e acessibilidade tendem a repetir as mesmas lógicas urbanísticas. Esse ciclo vicioso prioriza o transporte individual, dificultando a implementação de alternativas como rotas para caminhadas, ciclovias e a expansão do transporte coletivo. Assim, Chapecó enfrenta problemas semelhantes aos grandes centros urbanos, refletindo uma abordagem de mobilidade ancorada no modelo rodoviário e no transporte individual (Reginato, 2017).

De acordo com o estudo de mobilidade urbana sobre Chapecó realizado em 2022³, mais de 358 mil viagens ocorreram diariamente dentro da cidade, sendo que 26% delas se concentraram no período das 7h às 8h e das 18h às 19h. O local de maior fluxo em Chapecó é a rotatória da bandeira, com um tráfego de 30 mil veículos por dia. Outras vias movimentadas incluem as avenidas Attilio Fontana e Nereu Ramos, que registram mais de 15 mil veículos diariamente. Quanto aos meios de transporte utilizados pelos habitantes, 49% optam pelo automóvel individual, 23% se deslocam a pé, 17% utilizam transporte coletivo, 9% preferem motocicletas e 1% escolhe a bicicleta. Diariamente, cerca de 31 mil passageiros utilizam o transporte coletivo, com 990 viagens realizadas.

Entre 2006 e 2022, a frota de automóveis particulares em Chapecó aumentou de 40 mil para 111.741 veículos, representando aproximadamente um veículo para cada dois habitantes. Essa proporção é alta em comparação à média nacional, onde a relação é de um veículo para cada quatro habitantes. Além disso, o número de veículos registrados na cidade supera a população economicamente ativa, que é de 111.716 pessoas, ou 46% da população total.

O crescimento da posse de automóveis em Chapecó é explicado não apenas pela política de incentivo à compra de veículos, característica da política econômica brasileira, mas também pela estrutura econômica e social do município, que é baseada no pleno emprego (RAIZ, 2021). Isso possibilita o acesso a bens de consumo duráveis, como automóveis. Em 2021, dos 95.068 vínculos empregatícios formais na cidade, 34% estavam

³ Os dados compõem o estudo de mobilidade urbana, realizado pela Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (Fepese), para atualização do plano de mobilidade urbana de Chapecó (Prefeitura de Chapecó, 2022).

no setor de serviços, 21% no comércio e 31% na indústria de transformação, com a agroindústria exercendo uma influência significativa (RAIZ, 2021). Do ponto de vista espacial, supõe-se que grande parte desses vínculos empregatícios esteja concentrada na região central de Chapecó, já que parte dos CNPJs relacionados aos comércios e serviços (que representam mais de 55% dos vínculos empregatícios na cidade) estão adensados na área central do município (Figura 2).

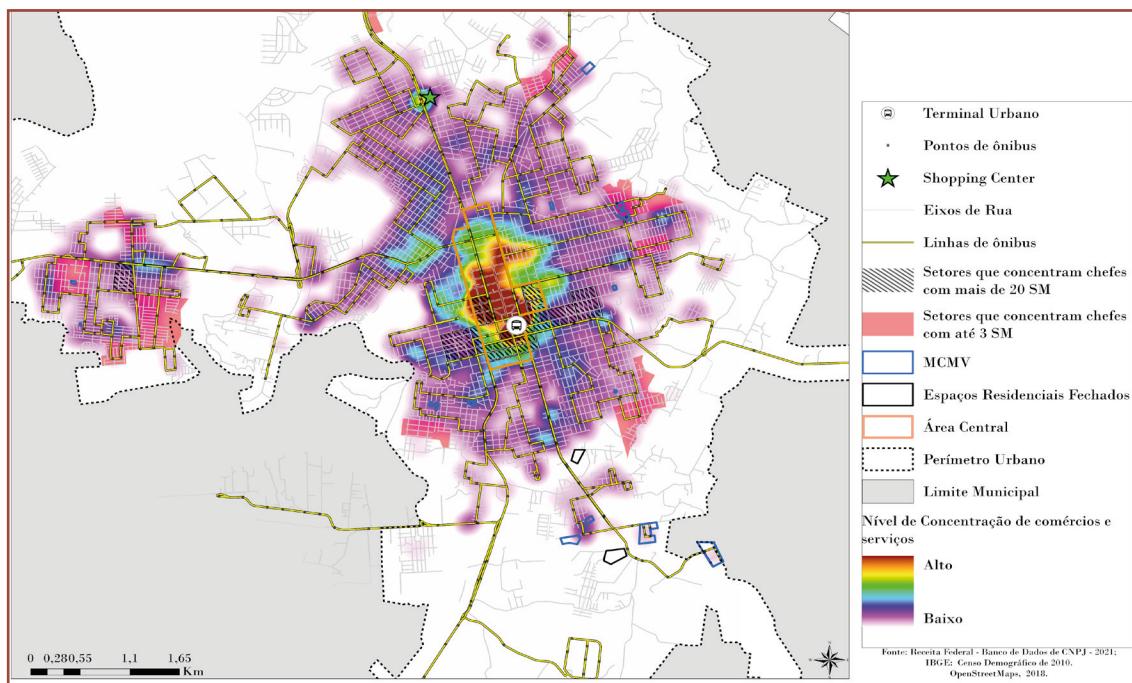
É importante destacar que a concentração de comércios e serviços na área central não apenas explica a densidade de postos de trabalho e o subsequente padrão de deslocamento casa-trabalho-casa em direção ao centro, mas também justifica a mobilidade relacionada ao consumo de produtos cotidianos no centro, uma vez que os principais supermercados também estão localizados nessa área. Além disso, essa concentração também abrange o consumo de produtos não cotidianos, como aquisição de vestuário e calçados.

A análise da Figura 2 revela que Chapecó mantém um padrão centro-periferia na sua estrutura urbana e mobilidade cotidiana. Esse padrão é evidenciado pela concentração de atividades econômicas na área central, onde residem chefes de família com rendas superiores a 20 salários-mínimos. Em contraste, a periferia concentra habitantes com rendas inferiores a três salários-mínimos. Essa segregação residencial e social resulta em distintas experiências de mobilidade, refletindo desigualdades espaço-temporais. A rede de transporte público em Chapecó cobre a maioria dos bairros, como mostrado na Figura 2. Em relação ao valor da passagem intramunicipal em Chapecó, de acordo com o Decreto Municipal Nº 43.465, de 19 de agosto de 2022, esta passou a ser estipulada em R\$4,40.

Em Mossoró, a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) de 2021 indica que o número total de empregados é de 64.193. Os setores com maior número de trabalhadores são o comércio varejista (9.681), Educação (5.925) e Administração pública, Defesa e Seguridade Social (5.669). A remuneração média das mulheres era de R\$2.194,33, enquanto a dos homens era de R\$2.368,75. A concentração de empregos no comércio varejista evidencia a centralização das atividades econômicas no centro da cidade (Figura 4).

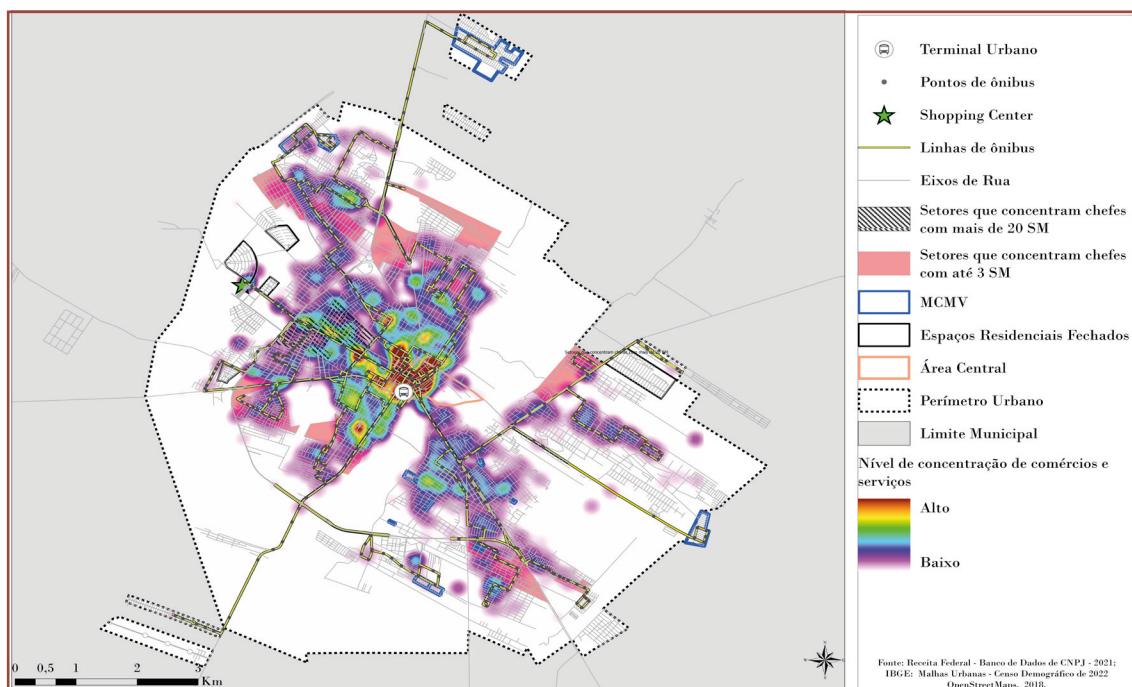
Mossoró, assim como Chapecó, segue o modelo centro-periferia, com concentração de comércios e serviços no centro e a ausência de novas centralidades especializadas. Em 2022, havia 68.488 automóveis e 58.336 motocicletas na cidade. Segundo entrevistas com moradores, o transporte individual é crucial devido à percepção de ineficiência dos serviços de transporte coletivo.

Figura 4 – Chapecó, 2021 – Elementos da estruturação urbana e da mobilidade cotidiana



Fonte: autores.

Figura 5 – Mossoró, 2021 – Elementos da estruturação urbana e da mobilidade cotidiana



Fonte: autores.

A infraestrutura de transporte coletivo em Mossoró inclui ônibus e táxis, com a empresa *Cidade do Sol* operando os ônibus. O sistema enfrenta

críticas dos moradores devido a atrasos, falta de infraestrutura, rotas inefficientes e restrições de linhas e horários. A empresa afirma que o transporte coletivo é pouco valorizado e não recebe subsídios ou investimentos adequados da administração municipal. Em resposta, o táxi, incluindo os táxis coletivos informais, surge como uma alternativa para facilitar os deslocamentos intraurbanos.

Em síntese, estes são alguns dos elementos que quantificam e qualificam a mobilidade cotidiana em Chapecó e Mossoró e que dão suporte para entender os usos e apropriações da cidade através do par mobilidade e acessibilidade segundo dados qualitativos, como será apresentado na seção a seguir.

USOS E APROPRIAÇÕES ATRAVÉS DA MOBILIDADE

Práticas de mobilidade cotidiana em Chapecó

Na análise das práticas de mobilidade cotidiana em Chapecó, observa-se que a mobilidade vai além de simplesmente conectar pontos na cidade, ela está profundamente integrada à reprodução do cotidiano, abrangendo acessos ao trabalho, consumo, lazer, afetos e redes sociais. As entrevistas indicaram que a mobilidade requer racionalidade não apenas quanto aos custos e tempo de deslocamento, mas também nas escolhas de modais e na integração de múltiplas atividades durante os deslocamentos, como levar os filhos à escola e fazer compras, conferindo ao deslocamento uma complexidade e diversidade de funções.

As práticas de mobilidade cotidiana na cidade de Chapecó apresentaram diferenças quando comparadas segundo grupos sociais e de acordo com o gênero, o ciclo de vida familiar, a posição do domicílio na estrutura urbana, entre outros aspectos. Um ponto que chamou a atenção ao comparar os dois grupos sociais foi a presença massiva do carro como modal principal entre os sujeitos que residem em *habitats* voltados ao grupo social de mais alta renda. Essa escolha pode ser exemplificada pelo discurso de Tainara que, além de destacar a posse de dois automóveis no domicílio, mencionou que não utiliza outros meios de transporte e não caminha pela cidade, mesmo morando na área central, local que concentra os principais serviços e comércios em Chapecó, como relatado anteriormente.

A lógica do uso do automóvel, conforme Legroux (2021, p. 05), está ligada aos efeitos da disseminação do modelo rodoviário no Brasil, que intensifica o efeito túnel (Jirón *et al.*, 2010) e contribui para a formação de formas urbanas fragmentadas. Esse modelo promove rupturas e descontinuidades

na cidade ao tratar a mobilidade apenas como a conexão entre diferentes pontos, como moradia, trabalho, academia, shopping e clube.

Entrevistador: A primeira pergunta sobre mobilidade é como você se locomove pela cidade. Se usam mais os carros, se andam a pé? **Entrevistada:** Nós usamos bastante o carro na verdade. A escola das crianças também é longinha, não é tão perto assim, nós andamos pouco a pé. **Entrevistador:** Tem alguma atividade que vocês façam a pé, padaria, farmácia, alguma coisa assim? **Entrevistada:** Nada. **Entrevistador:** E usam bicicleta? **Entrevistada:** Não. **Entrevistador:** Você tem dois automóveis em casa, tem mais de dois, tem um só? **Entrevistada:** Temos dois (Tainara, 44 anos - grupo: alta renda).

Entre os residentes de habitats populares, o uso do automóvel também predominou. Dos 22 entrevistados deste grupo, 12 destacaram o veículo particular (carro ou moto) como principal meio de transporte. No entanto, outras estratégias de mobilidade e barreiras de acessibilidade foram mencionadas, ao contrário do observado nos grupos de alta renda. As diferenças nas estratégias de mobilidade refletem a dificuldade de adquirir um automóvel, o alto custo e baixa frequência do transporte público, e a demora do transporte coletivo em comparação com a mobilidade a pé. Nesse contexto, entre os entrevistados de habitats populares, há uma diversificação dos modais de transporte. José Carlos, de 25 anos e professor em um município próximo a Chapecó, mencionou que o aumento da renda familiar permitiu a compra de um automóvel, facilitando a organização do cotidiano, que inclui deslocamentos diários e ajuda no negócio da companheira. Em contraste, Wilson, de 54 anos, opta pela moto para seus deslocamentos diários devido ao custo mais baixo do combustível, usando o carro apenas em situações meteorológicas adversas ou para saídas com a família.

Entrevistadora: Você se locomove sempre de carro? **Entrevistado:** De carro. **Entrevistadora:** Costuma fazer algum trajeto a pé, de bicicleta? **Entrevistado:** Não mais, usava bastante ônibus quando trabalhava no centro, agora é só carro. **Entrevistadora:** Agora você não pega mais lotação? **Entrevistado:** Não. **Entrevistadora:** E por que você não pega mais lotação? **Entrevistado:** Porque eu tenho carro, justamente para ficar mais viável, sair a hora que eu quero, voltar a hora que eu quero, sem ter que esperar (José Carlos, 25 anos - grupo: baixa renda).

Entrevistadora: Agora a gente vai para as questões sobre mobilidade. Como você se locomove na cidade? **Entrevistado:** De moto ou de carro. **Entrevistadora:** Trabalho, todo dia, normalmente de moto. E o carro? **Entrevistado:** Só quando chove. **Entrevistador:** E para passeio? **Entrevistado:** Se for sozinho ainda de moto, por conta do custo (Wilson, 54 anos - grupo: baixa renda).

Por outro lado, Robson (25 anos) e Paulo César (18 anos) não possuem automóvel particular e dependem do transporte público ou de deslocamentos

a pé, residindo em áreas periféricas. Robson, autônomo e com propriedade privada, experimenta uma mobilidade mais facilitada em comparação a Paulo César, que vive com a mãe e os irmãos e depende financeiramente dela. Essa diferença no perfil social afeta suas experiências de mobilidade, com Paulo enfrentando uma “barreira financeira de acessibilidade” (Jirón e Mamsilla, 2014) que limita o uso do transporte coletivo ou por aplicativo devido a restrições financeiras.

Entrevistadora: Como você se locomove pela cidade? **Entrevistado:** Transporte coletivo. **Entrevistadora:** Precisa ir no centro, no shopping você vai tudo de ônibus? **Entrevistado:** É. Uber também (**Robson, 25 anos - grupo:** baixa renda).

Entrevistadora: Você falou que vai para a escola caminhando. Quantos minutos? Vinte para ir e vinte para voltar? **Entrevistado:** É. **Entrevistadora:** Quando você vai ao centro você também vai caminhando? **Entrevistado:** Sim. **Entrevistadora:** Você utiliza outro meio de transporte? **Entrevistado:** Quando eu tenho dinheiro para gastar, porque as coisas estão feias, eu vou de Uber. **Entrevistadora:** Ônibus você não pega? **Entrevistado:** Eu pego de vez em quando, eu sou muito apressado (**Paulo César, 18 anos - grupo:** baixa renda).

Além da barreira financeira, outras barreiras de acessibilidade, como organizacionais e as relacionadas às habilidades, também foram identificadas na análise dos discursos - principalmente entre os sujeitos que residem em *habitats* populares. Nesse contexto, ao analisar a fala de Raiza (25 anos), observamos que seu deslocamento também está ligado à dinâmica organizacional da família, que se situa entre deixar os filhos na escola e com os pais antes de ir trabalhar. Devido à mobilidade ser afetada pelas responsabilidades em relação aos filhos, Raiza prefere usar o automóvel particular e afirma que, nesta fase do ciclo de vida familiar, não conseguiria deslocar-se utilizando o transporte público.

Por outro lado, a fluidez na mobilidade e a forma como Marlene (52 anos) se apropria da cidade são perpassadas por diversas barreiras de acessibilidade, fazendo com que a mobilidade seja mais densa. Por ter uma filha de 18 anos com problemas de locomoção, juntamente com a baixa renda familiar, falta de transporte próprio e a habilidade de dirigir um carro, sua mobilidade diária envolve a utilização de diversos modos de transporte. Além disso, ela precisa contar com redes de apoio para realizar as atividades cotidianas que exigem deslocamento, como levar a filha ao médico, fazer compras e outras tarefas.

Entrevistador: Como você se locomove? Você contou para nós a sua rotina - acorda, deixa o filho na escola, depois leva a filha para o seu pai cuidar. Como você faz tudo isso? De carro? De ônibus? De Uber? **Entrevistada:** De carro, Deus me livre de ônibus [risos]. Eu tentei uma vez andar com eles de “lotação”, mas nunca mais.

Aqui a gente chama de “lotação” o transporte público. Não, foi só uma vez. Eu, particularmente, não consigo lidar com duas crianças pequenas, com a mochila dos dois, com as sacolas, com os meus materiais, dentro de um ônibus. Eu dou parabéns para quem consegue, porque eu vejo que tem bastante gente que sai com mochila nas costas, outra ao lado, com o filho num braço e o outro segurando pela mão. A minha mãe foi uma dessas pessoas. A minha irmã e eu fomos criadas assim. Agora, eu e os meus filhos, se não tem o carro, não vou para lugar nenhum. Não consigo (Raiza, 25 anos - grupo: baixa renda).

Entrevistadora: E a senhora disse que ela não caminha, como é que a senhora faz pra transportar? Como é a mobilidade? **Entrevistadora:** Quando a senhora tem que ir com ela para os lugares, como a senhora faz? Como a senhora leva? **Entrevistada:** No colo. **Entrevistada:** Ela é uma moçona, mas tem que ser no colo por causa que não tem como deixar ela sentada. Graças a Deus tem as meninas que me ajudam. **Entrevistador:** E a APAE não tem o serviço de vir buscar? **Entrevistadora:** Tem o serviço de transporte? **Entrevistada:** Tem, para ir pra escola tem. **Entrevistada:** Uhum. **Entrevistadora:** E quando tem escola, a APAE vem e solicita o transporte, mas, por exemplo, quando a senhora precisa ir na cidade fazer compra, ir ao médico, alguma coisa desse tipo. Como a senhora se locomove? **Entrevistada:** Pra ir ao médico, daí tem minha irmã que me leva (Marlene, 52 anos - grupo: baixa renda).

A experiência de mobilidade urbana em Chapecó está ligada a fatores estruturais e às preferências individuais dos usuários. A infraestrutura local prioriza o transporte individual, com foco em projetos para melhorar a viabilidade viária e reduzir congestionamentos, especialmente na área central, conforme o Plano de Mobilidade (Chapecó, 2022). Embora o sistema de transporte público seja considerado eficiente e bem distribuído pela cidade, os entrevistados relataram problemas como baixa frequência nos finais de semana e longas durações dos deslocamentos devido às rotas do transporte coletivo.

Cibele (25 anos), residente em um bairro periférico, comprou uma moto recentemente para melhorar seu deslocamento diário casa-trabalho-casa. Ela relatou que o tempo gasto para chegar ao ponto de ônibus e a demora nas viagens a obrigavam a organizar sua rotina de forma cuidadosa para não prejudicar outras atividades. A baixa frequência do transporte coletivo nos finais de semana também limita suas opções de lazer e consumo. Para contornar essas barreiras, Cibele usava transporte por aplicativo ou caronas. Ela observou que há uma presença significativa de mulheres no transporte público, indicando que as escolhas de transporte e rotas também variam conforme o gênero.

Entrevistadora: Então seguimos para a mobilidade. Você falou bastante do ônibus, você só utiliza o ônibus ou tem alguma coisa que você faz a pé, pega Uber, moto, carro? **Entrevistada:** Dentro do Efapi eu faço praticamente tudo a pé, para vir para

o trabalho é ônibus e quando eu perco o ônibus às vezes eu pego Uber. Final de semana ônibus é extremamente escasso, então se eu precisar sair algumas vezes tem que ser de Uber, e agora eu fiz carteira para moto e comprei uma moto. **Entrevistadora:** Mas você já pretende sair? **Entrevistada:** Isso, já pretendo. **Entrevistadora:** Vir trabalhar de moto? **Entrevistada:** Isso, porque além de serem ruins os horários de ônibus, por exemplo demora uma hora no trânsito para vir trabalhar, eu tenho que caminhar igual, então eu caminho um quilômetro até chegar no ponto da avenida do bairro, na Atílio Fontana e daí eu pego a Fernando Machado, ou eu caminho até o ponto dentro do bairro e aqui no centro caminho mais um quilômetro, então de toda forma... **Entrevistadora:** Tem que caminhar? **Entrevistada:** Exatamente, e eu acabo não saindo de final de semana por causa de voltar para casa muito tarde, cansa, então vai facilitar o final de semana também, como eu gosto de ir para esses lugares vai facilitar, não vou precisar pegar carona. **Entrevistadora:** E você costuma conhecer pessoas no transporte coletivo, costuma conversar no ponto, fazer amizade? **Entrevistada:** Sim, existe todo um grupo de notícias do bairro no ponto de ônibus, você acaba pegando o ônibus sempre com as mesmas pessoas e é 90 por cento mulher, 95 por cento mulher que estão no ônibus e no ponto de ônibus que eu pego, porque geralmente os caras têm moto ou carro, a prioridade masculina geralmente é isso. **Entrevistadora:** Uber, então, você só utiliza quando perde o ônibus, alguma situação específica? **Entrevistada:** Isso, mais específica. **Entrevistadora:** Para sair de vez em quando? **Entrevistada:** Isso (Cibele, 25 anos - grupo: baixa renda).

Outro ponto a ser destacado é a relação entre a estruturação urbana, em específico a posição dos objetos, suas funções, a posição dos grupos sociais e da habitação com a mobilidade cotidiana. De fato, em Chapecó, como relatado em seções anteriores, grande parte dos comércios, serviços, postos de trabalho (com exceção de algumas agroindústrias) e os grupos sociais de mais alta renda, localizam-se na área central da cidade. Esta concentração do grupo social de mais alta renda na área central, aliado à posse do automóvel individual, influiu em tempos de deslocamentos menores para este grupo no trajeto casa-trabalho-casa. Por oposição, notou-se, na análise das entrevistas, que o tempo de deslocamento dos moradores de *habitats* populares era maior no comparativo.

Entrevistadora: O tempo desse deslocamento, você falou que são 5 minutos, mais ou menos, de carro? **Entrevistada:** Sim (Miranda, 58 anos - grupo: alta renda).

Entrevistadora: Agora sobre a questão do trabalho. Você já comentou que vai de ônibus, que você entra cedo, não volta para almoçar, fica no trabalho, depois volta no final da tarde. Você demora 40 minutos, 50 minutos para ir de casa até o trabalho, é isso mais ou menos, de ônibus, depois tem mais uns dez minutos de caminhada?

Entrevistada: Isso, mais ou menos isso (Cibele, 25 anos - grupo: baixa renda).

Em Chapecó, os grupos sociais analisados preferem o centro da cidade para consumo e lazer. A maioria dos entrevistados realiza compras diárias

em supermercados centrais, como o Brasão e o Celeiro, e adquire vestuário principalmente em lojas do centro ou online. O Shopping Center não é tão popular entre os citadinos, destacando a predominância da área central para essas atividades. Esta preferência por realizar as atividades na área central envolve, como relatado, a própria disposição dos objetos. Contudo, a distância desta área de concentração, e a dificuldade na acessibilidade por parte dos grupos sociais de mais baixa renda, reflete em apropriações distintas, seja na frequentação ou no não uso. Como é o caso de Cibele, relatado anteriormente, que às vezes deixa de ir ao centro para o lazer, em virtude da baixa frequência de transportes públicos. Ou seja, ao comparar os dois grupos, destaca-se que sujeitos que vivem em *habitats* populares frequentam menos o centro para lazer, consumo e outras práticas vinculadas ao cotidiano, quando comparado com os grupos de *habitats* de alta renda, em virtude de barreiras de acessibilidade.

Entrevistadora: E você costuma ir ao Centro da cidade? **Entrevistada:** Quase todo dia, porque como a minha academia é bem próxima, geralmente eu preciso ir para comprar alguma coisa, ir ao banco, algumas coisas que eu preciso, daí eu vou para o Centro (Miranda, 58 anos - grupo: baixa renda).

Entrevistadora: E tu costuma ir ao Centro da cidade? **Entrevistada:** Sim, aham. **Entrevistadora:** O que tu vai fazer no Centro? **Entrevistada:** Basicamente quando a gente precisa comprar alguma coisa é no Centro que a gente vai, aqui no Bom Pastor não tem muito mercado assim, tem um mercadinho só de família, muito pequeno, então, até pra ir no mercado a gente só vai no Centro. E aí se for pra ir em alguma loja, ou comer alguma coisa, sempre é no Centro também. **Entrevistadora:** Sempre no Centro também. E com que frequência vocês costumam ir fazer essas compras no centro? **Entrevistadora:** Quando se trata de mercado quase que semanalmente assim, mas aí, consumir outros tipos de coisas é bem difícil (Nina, 22 anos - grupo: baixa renda).

Por fim, é necessário frisar que a preponderância do centro na cidade de Chapecó também se relaciona com a concepção da infraestrutura viária, que foi concebida para ser voltada para o centro principal. Além disso, a dinâmica imobiliária, a valorização do solo na área central e a produção de habitação de interesse popular com reforço à periferização, não acompanhada da expansão de serviços e infraestrutura, também influem na preponderância do centro como lócus das principais práticas espaciais nesta cidade. Esta centralização dos objetos, funções e grupos sociais que caracteriza o modelo centro-periférico, reflete em uma experiência de mobilidade distinta para os grupos, principalmente para aqueles que vivem apartados da área central, tal como demonstrado na análise das entrevistas.

Práticas de mobilidade cotidiana em Mossoró.

As práticas de mobilidade na cidade de Mossoró, assim como em Chacopé, revelaram variações entre os grupos sociais analisados e levando em consideração a infraestrutura, disponibilidade de transporte coletivo, localização do domicílio, entre outros fatores. Com relação às práticas de mobilidade cotidiana dos habitantes de Mossoró, destaca-se que a maioria dos citadinos de renda mais alta, optam por utilizar carros para se deslocarem ao trabalho. Apenas um entrevistado mencionou utilizar uma motocicleta e nenhum deles utiliza o transporte coletivo.

Entrevistado: ...meu esposo disponibiliza transporte para ele, transporte da empresa, então ele fica com o transporte da empresa em casa, quando ele precisa se deslocar a trabalho vai com o carro da empresa. Então eu saio no nosso carro, e ele sai no carro da empresa, e eu vou no nosso carro. E quando chega o final de semana não, nos deslocamos no mesmo carro, que é o nosso (Michelle, 29 anos, alta renda).

Entrevistado: De carro, carro próprio, e antes da pandemia muito de Uber também. Tinha um carro só, em dia que minha esposa trabalhava em horário diferente, eu ia pro trabalho de Uber ou pegar minha filha de Uber, a gente usava muito (Luís, 49 anos, alta renda).

Quando questionados sobre o uso do transporte público, os citadinos do grupo de renda mais alta ressaltam que “não. Nós temos só um carro, onde eu sou o motorista, a gente leva e traz a família” (**Vandério, 60 anos, alta renda**). Nas falas dos citadinos deste grupo percebe-se, além da preferência pelo transporte individual, algumas barreiras organizacionais das atividades cotidianas. Isto porque algumas famílias possuem apenas um carro para realizar os deslocamentos de mais de uma pessoa para atividades diferentes.

Por outro lado, entre os citadinos do grupo de renda mais baixa, a realidade é bem diferente. Neste grupo há uma variedade maior de estratégias e meios de transporte utilizados para o deslocamento entre casa e trabalho. Apenas dois entrevistados utilizam carros, enquanto a maioria prefere motocicletas. Além disso, foi mencionado também o uso de bicicletas, ônibus e deslocamento a pé como alternativas utilizadas por esse grupo. Portanto, o uso do carro é predominante entre as pessoas de renda alta em Mossoró, enquanto entre os citadinos de renda mais baixa há maior diversidade de meios de transporte utilizados no trajeto casa-trabalho-casa.

Refletindo sobre deslocamentos entre residência e local de trabalho, é notável a presença das barreiras que influenciam a mobilidade. Torna-se evidente a barreira financeira que separa os dois grupos sob análise, delineando o modal de transporte adotado pelos entrevistados. Entre os citadinos

de maior poder aquisitivo, prevalece o uso do automóvel, enquanto entre os citadinos de *habitats* populares há uma diversidade de modais de transporte utilizados, ditados principalmente pela posição socioeconômica.

Em geral, os entrevistados dos dois grupos relatam que é desafiador utilizar o transporte coletivo/ônibus na cidade de Mossoró. Segundo a população, o serviço é altamente defasado e funciona de forma insatisfatória. Até mesmo uma residente de classe média mencionou ter experimentado o transporte coletivo na cidade, mas enfatizou que é difícil devido à escassez de horários disponíveis e às questões de superlotação e calor, que tornam ainda mais complicado o uso desse meio de transporte.

Entrevistada: Das poucas vezes, menos de 10 vezes que eu tentei utilizar o transporte público, porque eu sou adepta ao transporte público, eu venho de uma capital que a gente não usa o carro para ir ao centro comprar uma roupa, a gente usa transporte público; e aqui eu não vi provida, longas horas de espera, muito calor, ônibus cheios (**Clediane, 47 anos, alta renda**).

Neste ponto, as barreiras físicas e temporais marcam presença, particularmente quando os moradores de *habitats* populares mencionam a carência ou até mesmo ausência de transporte público em determinados bairros da cidade.

Sobre os aplicativos, os entrevistados citam o uso do Uber e de um aplicativo específico da cidade chamado *Chofer*. Um citadino menciona que “eu acho que hoje, aqui deve ter no mínimo umas 10 empresas. É Uber, é Chofer, de Táxi não sei o que... são vários” (**Elvis, 64 anos, baixa renda**). Os citadinos também fazem uso do táxi-linha como uma opção de transporte coletivo. Esses táxis informais partem em horários específicos dos bairros e seguem até o centro da cidade. Além disso, o mototáxi é uma opção comum na região. Os citadinos explicam que o táxi linha se tornou popular devido à ineficiência do sistema de ônibus na cidade. Conforme palavras do citadino:

Entrevistado: Aí começou a ter muito carro de linha, táxi passa aqui e pega a fulaninha, pega outra ali e leva para o centro mais barato do que nos coletivos, mas parou, deu até uma danada nos coletivos. Voltando ao que eu estava te falando, aqui onde eu estou sentado, nessa rua, o coletivo passava aqui em frente, mas devido ao calçamento ruim e muita concorrência de mototaxistas, esses carros de táxi, de linha, aí os coletivos andavam com 2 pessoas e dava prejuízo (**Elvis, 64 anos, baixa renda**).

Os citadinos dos segmentos mais populares mencionaram várias opções de transporte devido à falta de veículo próprio e à insuficiência do transporte coletivo (ônibus) para atender à demanda da cidade. Consequentemente, surgiu uma diversidade de alternativas de transporte coletivo, impulsiona-

das pela necessidade de encontrar formas econômicas de se locomover pela cidade. As entrevistas realizadas revelaram diversas possibilidades que surgiaram para atender a essa demanda.

Entre as opções mencionadas nas entrevistas com os cidadãos da classe popular estão o moto táxi, táxi-linha e aplicativos de transporte, como Uber, 99 e Chofer. Essas alternativas se justificam como soluções viáveis para a mobilidade cotidiana, pois oferecem mais flexibilidade, acessibilidade e preços mais em conta, especialmente para aqueles que não possuem veículos particulares. Essa diversidade de transportes utilizados está relacionada com as diversas barreiras que se justapõem no cotidiano destes habitantes.

Outra dimensão importante para entender a circulação, os usos e apropriações nas cidades são as atividades de consumo. Em Mossoró, a maioria dos entrevistados mencionou que prefere fazer compras em estabelecimentos localizados no centro da cidade. Eles explicam que essa preferência se deve à maior diversidade de lojas, preços, opções de compra e possibilidades de deslocamento disponíveis para a área central. Um dos entrevistados destaca:

Entrevistado: [No centro] você tem muitas opções de compra, de alimentação, você tem muitas lojas, é mais barato, eu gosto de ver a movimentação, eu gosto de ver o movimento da cidade. Mas um bom motivo, eu acho que é o preço, e outro é que você tem uma diversidade, uma oferta de mercadorias maior do que no shopping, porque você tem muitas possibilidades de comprar coisas a preços bem populares, lojas que não se encontram no shopping. Então você encontra tudo isso lá, capinhas de celular e essas coisas, serviços de conserto de computador, conserto de celular, essas coisas são tudo lá no centro que a gente faz. Acaba que a gente usa muito o centro também (*Claudemilson, 46 anos, alta renda*).

Alguns também mencionam lojas específicas do shopping, como a Riachuelo e a Marisa.

Entrevistado: Vestuário, calçado, tudo é bem mais barato, porque você tem também uns populares que normalmente você não encontra no shopping, então permanece uma opção bem interessante; os serviços bancários são todos no Centro, no shopping você só encontra os caixas rápidos (*Claudemilson, 46 anos, alta renda*).

Entrevistado: Nós compramos na Riachuelo, na Marisa e no centro, às vezes nós compramos na Todo Estilo, e Mercadão das Malhas. Mas é mais Riachuelo e Marisa (*Josué, 46 anos, baixa renda*).

A preferência por fazer compras no centro da cidade é justificada pela ampla diversidade de comércios e lojas, pela variedade de preços oferecidos e pelas diversas opções de transporte e deslocamento disponíveis para chegar a essa região. Tanto os cidadãos de alta renda quanto os de baixa renda são frequentadores assíduos do centro, e os entrevistados de

habitats populares enfatizam que todos os meios de transporte coletivo convergem para essa área, o que facilita e incentiva o consumo dos habitantes nesse local. Também mencionaram as compras pela internet que se popularizaram durante a pandemia e que facilitam o consumo por não precisar se deslocar e realizá-lo fora de casa.

Entrevistado: Geralmente eu peço pela internet. Faz muito tempo que eu não vou em lojas físicas, ou então, se eu seguir alguma loja daqui de Mossoró e eu ver uma peça no Instagram que eu tenha gostado, eu passo para pegar ou eu peço para deixar aqui. Não é uma coisa que eu vá mais em loja de magazine ou alguma coisa assim, ou um shopping, ou em uma coisa para comprar, não. Facilita porque não preciso sair de casa (**Nuno, 32 anos, baixa renda**).

Por outro lado, a ida ao shopping não é tão frequente para os moradores da cidade, sendo mais comum como uma atividade de lazer do que de consumo. Os entrevistados relatam que o shopping desempenha um papel importante para atividades relacionadas ao entretenimento e alguns transportes chegam até o local. Sobre o shopping, enfatizam,

Entrevistado: Eu não sei dizer o que é tão atrativo ali, eu acho até que essa coisa do cinema é uma desculpa, porque 90% das vezes que a gente vai, não vamos assistir um filme no cinema, a gente vai para dar um *rolé* (**Claudemilson, 46 anos, alta renda**).

Entrevistada: Meu lazer é bem raro, porque como minha rotina é, praticamente, semanal, diária, então eu não tenho muito lazer. O meu lazer é o dia da minha folga e, às vezes, eu saio para jantar ou para almoçar, para o shopping, alguma coisa assim. Meu lazer é, praticamente, isso (**Mariana, 27 anos, baixa renda**).

Entrevistado: Eu acho que quase toda a semana, toda a semana. Não muito para o shopping todo, vou mais porque o único cinema é lá, então eu vou muito para o cinema, então, eu tenho que ir pra lá (**Nivaldo, 39 anos, baixa renda**).

Entrevistado: Às vezes a gente vai lá comprar alguma coisa né, e às vezes, vai passear, tomar um sorvetinho, jantar alguma coisa de alimentação (**Wilson, 66 anos, alta renda**).

Em Mossoró, os cidadãos que frequentam o shopping utilizam predominantemente carro, moto e moto táxi. Observa-se uma grande disparidade entre moradores de *habitats* populares e de alta renda: os primeiros enfrentam mais limitações na mobilidade e acessibilidade. Eles precisam ajustar seus deslocamentos conforme os horários do transporte coletivo e escolher o meio de transporte adequado para suas atividades, variando entre táxi linha, moto táxis, ônibus e aplicativos como *Uber* e *Chofer*.

Por outro lado, os cidadãos de *habitats* de alta renda têm uma experiência diferente em relação a essas questões. Como a maioria deles se desloca em

veículos próprios ou da família, é mais fácil se locomover pela cidade para ir ao trabalho, ao centro, supermercado, shopping, feiras, parques e acessar os demais espaços públicos de Mossoró. Essas facilidades de deslocamento estão associadas a uma maior renda e recursos disponíveis, o que torna a mobilidade urbana mais acessível e cômoda para esse grupo social.

Nesse contexto, é possível observar as disparidades presentes nos deslocamentos desses dois estratos sociais. De um lado, temos os moradores de habitats populares, que demandam mais tempo e esforço diário na formulação de estratégias para seus deslocamentos, seja para o trabalho ou outras atividades do cotidiano. Por outro lado, os moradores de habitats de renda mais alta que dispõem de veículo próprio, otimizando sua locomoção e eliminando a necessidade de alocar parte do dia na concepção e planejamento de trajetos. Essa discrepância encontra respaldo na significativa discrepância salarial entre esses grupos, o que força as pessoas a adotarem distintas abordagens de mobilidade, dadas suas circunstâncias socioeconômicas. Dessa forma, enfatiza-se a presença predominante das barreiras financeiras, físicas, organizacionais e temporais no cotidiano dos cidadãos, especialmente aqueles de baixa renda.

Estes desafios originados pelas diferentes barreiras mencionadas dificultam a possibilidade da população acessar diferentes lugares da cidade. Isso é particularmente evidente dado que várias localidades não são acessíveis por meio do transporte público, o que por sua vez restringe e filtra as pessoas com capacidade de frequentar esses locais. Essa circunstância também influencia as atividades que podem ser realizadas nesses espaços.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade cotidiana nas cidades médias possui qualificações, conteúdos e vetores distintos, quando comparado com a mobilidade dos grandes centros metropolitanos. Neste contexto, o presente estudo, ao centrar-se na análise da mobilidade cotidiana e na acessibilidade na escala das cidades médias, observou-se que, mesmo possuindo uma escala geográfica menor, as desigualdades socioespaciais vivenciadas pela mobilidade e acessibilidade aí ocorrem. A baixa diversidade de transporte coletivo e a baixa frequência das linhas de ônibus em conjunto com barreiras financeiras que caracterizam parte da população, influenciam na reprodução das desigualdades e a mobilidade cotidiana no contexto das cidades médias.

Em relação às disparidades entre esses casos de estudo, Chapecó/SC e Mossoró/RN, merece destaque a configuração socioespacial singular de am-

bas as cidades, as quais possuem trajetórias históricas e abordagens distintas quanto à mobilidade cotidiana. É notório que, em Chapecó, a população em geral apresenta média de renda superior à encontrada em Mossoró. Essa discrepância socioeconômica traz consigo implicações diversas, particularmente no âmbito da mobilidade cotidiana. É evidente que há diferenças substanciais entre o segmento de baixa renda nas duas cidades. Como já mencionado, os indivíduos pertencentes às camadas populares em Chapecó tendem a optar pelo uso de veículos particulares como o principal meio de locomoção, mesmo tendo alguns sujeitos que relataram o uso de outros meios e estratégias de mobilidade. Tal escolha persiste mesmo diante da disponibilidade de um sistema de transporte coletivo de qualidade superior, quando comparado ao sistema de Mossoró. Por outro lado, em Mossoró, verifica-se maior diversificação nos modos de transporte utilizados entre os moradores de baixa renda. Isso ocorre em virtude da ausência generalizada de carros ou motocicletas entre a maioria dos entrevistados de baixa renda, e pela ineficiência do sistema de transporte coletivo. Esse fator contribui para a existência de mais alternativas de transporte na cidade, as quais são selecionadas pelos habitantes de acordo com as atividades que necessitam realizar e os horários das atividades.

Com relação às semelhanças, é importante ressaltar que tanto em Chapecó quanto em Mossoró, há uma convergência do transporte coletivo e de outros modais de transporte que confluem para o centro das cidades. Isso, por sua vez, está relacionado à concentração de atividades socioeconômicas na área central e estimula as práticas espaciais nessa área, como de trabalho, consumo e lazer, reforçando a lógica espacial centro-periferia. No que diz respeito aos grupos de alta renda nessas cidades, é possível observar que ambos compartilham práticas cotidianas de mobilidade semelhantes, nas quais o automóvel desempenha um papel central.

Enfim, as barreiras à mobilidade e à acessibilidade possuem espessuras e densidades diferentes quando comparado as duas cidades, principalmente entre o grupo social de baixa renda, o que leva, também, ao dimensionamento diferente no cotidiano das pessoas, de suas temporalidades e espacialidades, dependendo não apenas da renda familiar, mas também das características do espaço concebido e de outras qualificações dos sujeitos. ●

AGRADECIMENTO

O presente artigo resulta da pesquisa “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)”, desenvolvida na modalidade Projeto Temático e financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), no período de 2018 a 2024 (Processo FAPESP: 18/07701-8). Este texto também está vinculado a outras pesquisas financiadas pela FAPESP, no âmbito de Bolsas de Pós-Doutorado, relacionadas ao projeto mencionado (processos 2022/01519-9 e 2019/04392-7).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCHER, D. N. Transportation policy and the underdevelopment of black communities. **Iowa Law Review**, 106, 2020.
- ARDILA, A. M. A., OLIVEIRA, M. F., CORDEIRO, B. B; OLIVEIRA, L. L. H. S. Urban accessibility in Belo Horizonte, Brazil: a case study of mobility practices and demands of people with disabilities in the mobility systems. In D. Oviedo, N. Villamizar Duarte & A. M. Ardila Pinto (Eds.), **Urban mobility and social equity in latin america: evidence, concepts, methods** (Vol. 12) (pp. 209-233), 2020.
- Baeninger, R. (2012). Rotatividade Migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. REMHU, Revista Interdisciplinar Da Mobilidade Humana, 20(39).
- BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Org.). Cidade e movimento. Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano. 1^a ed., V. 1, Brasília: IPEA, 2016.
- CUNHA, J. M. P; BAENINGER, R. Cenários da migração no Brasil nos anos 90. **Cadernos do CRH**, vol. 18, núm. 43, pp.87-101.2005.
- CUNHA, J. M. P. da; SILVA, KÉSIA ANASTACIO ALVES DA ; FARIAS, L. A. C. ; ORTEGA, GUILHERME MARGARIDO ; SILVA, D. S. F. . Notas sobre la redistribución espacial de la población en el marco de las tendencias de metropolización en el Brasil a principios del siglo XXI. NOTAS DE POBLACIÓN (IMPRESA), v. 110, p. 157-188, 2020.
- DECOTHÉ, M.; CRUZ, M. Novas formas de controle policial na perspectiva da cartografia social: mobilidade racial urbana. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 122-133.
- ELIAS, D.; PEQUENO, R. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. In: SPOSITO, M. E.; ELIAS, D.;

SOARES, B. R. (Org.). **Agentes econômicos, reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 101-283.

FARIA, V E. Cinquenta anos de urbanização no brasil. **Novos Estudos Cebrap**, v. 4 , p. 98-119, 1991

GÓES, E. M.; SPOSITO, M. E. B. ; MILANI, P. H. ; CATALÃO, I. F. ; MAGRINI, M. A. O.; ROXO, R.; SOUZA, M. V. M. Entrevistas com cidadinos: perspectivas para a análise das práticas espaciais sob a lógica fragmentária. In: Góes, Eda M.; Melazzo, Everaldo S. (Org.). **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização**. 1ed.Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v. 1, p. 1-449.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad y Acceso: Embarazo y Salud Pública en la Periferia de Buenos Aires. **Resumen extendido. XV CLATPU**, Marzo de 2009, Buenos Aires.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 6. ed. São Paulo: Loyola, 1992.

JIRÓN, P.; LANGE, C.; BERTRAND, M. Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. **Revista del INV**, 2010, Vol. 25, Nº 68, p. 15-57.

JIRON, P.; MANSILLA, P. Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 40, n. 121, p. 5-28, sept. 2014.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEGROUX, JEAN. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo de fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, p. 1, 2021.

LINDÓN, Alicia. La concurrencia de lo espacial y lo social. In: TOLEDO, Enrique de la Garza; LEYVA, Gustavo (Ed.). **Tratado de metodología de las ciencias sociales: perspectivas actuales**. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 2012. p. 554-590.

LIVRE, M. P. Pelo embarque antirracista! Se é o colonialismo que dirige o transporte, lutaremos para tomar seu leme. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Eds.). **Mobilidade Antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 27-31.

MADARIAGA, I. S.; ZUCCHINI, E. Measuring mobilities of care, a challenge for transport agendas. In C. L. Scholten & T. Joelsson (Orgs.), **Integrating gender into transport planning** (pp. 145-173). Springer International Publishing, 2019.

MARTINE, G. "A evolução espacial da população brasileira", in AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz B. (orgs.). **Desigualdades regionais e desenvolvimento**. São Paulo: FUNDAP/Ed. UNESP, 1995, p. 61-91.

MATIELLO, A. M.; VILLELA, A. L. V.; FUJITA, C.; OTSUSHI, C.; ALBA, R. S. Chapecó/SC: o agronegócio, o setor terciário em expansão e a crescente desigualdade socioespacial. In: Maria Encarnação B. Sposito; Doralice S. Maia. (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó**. 1ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016, p. 171-319.

NOVACK, P. N.; CATELAN, M. J. V.; SPOSITO, E. S. Percursos casa-trabalho-casa: compreendendo a mobilidade urbana e o direito à cidade nas áreas periféricas de São Paulo e Dourados. **Revista Geotemas**, v. 14, n. 1, p. e02421, 2024. DOI: 10.33237/2236-255X.2024.6103.

OLIVEIRA D. A. Geopolítica da morte: periferias segregadas. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 80-97.

PAULA, T. de. Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 155-160.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T. Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil: (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. **Texto para Discussão, IPEA**, n. 1813, 2013.

PETRONE, T. Uma saída para Joanas, Marias e Clarices. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Ed.). **Mobilidade Antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021

NOVACK, P. N.; SILVA, K. A A.; SPOSITO, E. S. Prácticas cotidianas de movilidad en las ciudades de Ituiutaba y Mossoró, Brasil. In: La ciudad" veinte-treinta": miradas a los espacios urbanos del siglo XXI: **Actas del XVII Coloquio de Geografía Urbana**, I Coloquio Internacional de Geografía Urbana: Valladolid-Burgos, 17-21 de junio de 2024. Asociación Española de Geografía, 2024. p. 193-202.

Rolnik, R., & Klintowitz, D.. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, 25(71), 89-108, 2020.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. Boletim Paulista de Geografia, n. 54, junho, 1977, pp. 81-100.

SANTOS, M. Por uma Geografia Nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica, São Paulo, Hucitec, 1978

SEABRA, O. C. L. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 71-86.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**, 2006, Nº 38, p. 207-226.021. p. 56-79.

SODRÉ, R. Prática espacial, habitus e espaço urbano: Ensaio de geografia da vida cotidiana. **Geopauta**, [S. l.], v. 5, n. 1, p. e7287, 2021.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SPOSITO, E. S.; TEIXEIRA, V. de M. L.; SILVA, K. A. A. da. Mobilité quotidienne et accessibilité dans la ville fragmentée. **Cidades**, v. 14, n. 23, p. 136-160, 2022.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, Eda M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

VASCONCELLOS, E. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume, 199

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H.; PEREIRA, R. H. Transporte e mobilidade urbana. **Textos para Discussão CEPAL-IPEA**, n. 34, 2011.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (org.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p.57-79.

CONTRIBUIÇÕES DE AUTORIA

Paula Neumann Novack: Escrita do resumo, item 1 (Introdução: Compreensão das desigualdades socioespaciais através da mobilidade), 2.2 sobre Mossoró (Espaço concebido e infraestrutura direcionada à mobilidade), item 3 (Usos e apropriações através da mobilidade), item 3.2 (Práticas de mobilidade cotidiana em Mossoró) e item 4 (Considerações finais).

Késia Anastácio Alves da Silva: Escrita do item 1 (Introdução: Compreensão das desigualdades socioespaciais através da mobilidade) 2.2 sobre Chapecó (Espaço concebido e infraestrutura direcionada à mobilidade), item 3 (Usos e apropriações através da mobilidade), item 3.1 (Práticas de mobilidade cotidiana em Chapecó), e item 4 (Considerações finais).

Eliseu Savério Sposito: Escrita do item 2 (Estruturação das cidades e infraestrutura direcionada à mobilidade) e item 2.1 (Formação histórica de Chapecó (SC) e Mossoró (RN)) e item 4 (Considerações finais).

EDITOR DO ARTIGO

Cláudio Luiz Zanotelli

*Universidade Federal do Espírito Santo
Vitória, Espírito Santo, Brasil
claudio.zanotelli@ufes.br*

Artigo recebido em: 19/09/2024

Artigo aprovado em: 14/04/2025

Artigo publicado em: 17/04/2025