

RAYAN CARRERA

O IR E VIR EM CIDADES AMAZÔNICAS

PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE E
FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

unesp 

Presidente Prudente
2024



Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Campus de Presidente Prudente – Faculdade de Ciências e Tecnologia
Programa de Pós-Graduação em Geografia

RAYAN CARRERA

**O IR E VIR EM CIDADES AMAZÔNICAS:
PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE E FRAGMENTAÇÃO
SOCIOESPACIAL**

Presidente Prudente
2024



Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Campus de Presidente Prudente – Faculdade de Ciências e Tecnologia
Programa de Pós-Graduação em Geografia

Rayan Carrera

O ir e vir em cidades amazônicas: práticas cotidianas de mobilidade e fragmentação socioespacial

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista - UNESP - Campus de Presidente Prudente, para obtenção do título de Doutora em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio José Catelan

C314i

Carrera, Rayan Valter Oliveira

O ir e vir em cidades amazônicas : práticas cotidianas de mobilidade e fragmentação socioespacial / Rayan Valter Oliveira

Carrera. -- Presidente Prudente, 2024

222 p. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Márcio José Catelan

1. Geografia urbana. 2. Fragmentação socioespacial. 3. Práticas cotidianas de mobilidade. 4. Castanhal/PA. 5. Marabá/PA. I. Título.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: O IR E VIR EM CIDADES AMAZÔNICAS: PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

AUTOR: RAYAN VALTER OLIVEIRA CARRERA

ORIENTADOR: MÁRCIO JOSÉ CATELAN


Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em Geografia, área: Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação de Ourinhos - FCTE/Unesp

Profa. Dra. MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Prof. Dr. WILLAME DE OLIVEIRA RIBEIRO (Participação Virtual)
Programa de Pós-Graduação em Geografia / Universidade do Estado do Pará - UEPA

Presidente Prudente, 09 de julho de 2024

 Documento assinado digitalmente
MARCIO JOSE CATELAN
Data: 16/01/2025 12:30:45-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

"Aos que se foram e aos quais não pude dizer...
adeus."

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha gratidão, primeiramente, ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo suporte financeiro fornecido entre os anos de 2022 e 2023, por meio de bolsa acadêmica na modalidade GM. Por conseguinte, ao apoio intelectual do Prof. Dr. Márcio José Veríssimo Catelan, pela orientação envolto a mais sincera confiança que a mim foi posta e em que, sem dúvidas, me desafiou a crescer enquanto amante da Ciência Geográfica. Também gostaria de agradecer ao Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), do qual pude manter boas amizades, sem esquecer da excelente estrutura oferecida. Este agradecimento se estende à toda esfera do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Estadual Paulista (UNESP).

E com especial agradecimento, tenho o prazer de mencionar o nome de João Vitor Pavoni e de Jefferson Fernandes, amigos do qual me aproximei durante minha estada em Presidente Prudente e do qual pude compartilhar momentos de apoio e perseverança.

Menciono o Ronald Pinho, que, apesar da nossa proximidade ao final de todo esse processo, foi peça fundamental para me cativar em momentos cruciais de minha pesquisa. Também não poderia deixar de mencionar a Clícia Santos, pelas oportunidades acadêmicas oferecidas que foram de grande importância para a consolidação deste trabalho. E destaco um agradecimento especial a minha amiga Jéssica, não apenas pelas ajudas cartográficas, mas pelo apoio emocional oferecido de uma maneira tão pura e singela.

Não posso deixar de mencionar aqui o primeiro a me motivar a se inserir verdadeiramente nesse universo, o Prof. Dr. Willame de Oliveira Ribeiro. Ao senhor vai um agradecimento de quem se sentiu acolhido como um filho em todos esses anos de pesquisa.

E aos meus alicerces da vida, meu pai, Raimundo Carrera, e a minha mãe, Rosemary de Oliveira, nem há palavras que possa expressar o quanto sou grato a vocês. Vocês são a materialização do amor em minha vida, se cheguei até aqui, foi porque vocês abriram o caminho para que eu pudesse atravessá-lo.

Concluo destacando o nome de quem esteve ao meu lado diariamente em toda essa trajetória. Paula Pires, lhe agradeço pelo amor e cuidado, por ter trabalhado comigo quando mais necessitei dar corpo a esta pesquisa, pelo apoio emocional análogo a um vale de belos lírios brotando em meio a primavera em que muito me trouxe paz ao espírito. Geramos uma pequena luz juntos e que ela sirva para nos guiar em meio a esse prazeroso, porém árduo, caminho do conhecimento. Te admiro eternamente!

*“Não existe uma estrada real para a ciência e
somente aqueles que não temem a fadiga de
galgar suas trilhas escarpas têm chance de
atingir seus cumes luminosos.”
(Karl Marx, 1859)*

RESUMO

As cidades de Castanhal e Marabá, situadas no estado do Pará, apesar de conformarem a rede urbana amazônica-paraense, apresentam lógicas socioespaciais distintas, reverberando a centro-periférica, para Castanhal, e a fragmentária, para o caso específico de Marabá. Em Castanhal, por sua vez, observa-se a emergência de uma reestruturação da cidade a partir da formação de novos núcleos embrionários, enquanto em Marabá consolida-se uma configuração marcadamente multi(poli)cêntrica. Com base nesses contextos, este estudo tem por objetivo geral analisar as dinâmicas correlatas ao processo de fragmentação socioespacial e as práticas cotidianas de mobilidade nas cidades médias de Castanhal e Marabá, no estado do Pará, com foco nas lógicas socioespaciais predominantes e suas implicações para o direito à mobilidade e à cidade. A pesquisa adotou uma abordagem quali-quantitativa, combinando a análise das experiências individuais com a compreensão das estruturas e instituições como resultantes da ação social. Com base nisso, foram empregadas técnicas estatísticas para o tratamento de dados, bem como representações gráficas e cartográficas, com o objetivo de reforçar a interpretação dos resultados. Por sua vez, os resultados salientam que, na cidade de Castanhal, o processo de segregação socioespacial se intensifica, mantendo-se atrelado à lógica centro-periférica e correlacionado a emergência de novos núcleos secundários, sugerindo uma complexificação gradual do espaço urbano, com uma manifestação tímida, porém presente, de processos fragmentários. Em contraste, Marabá apresenta uma clara lógica fragmentária, resultado de seu desenvolvimento histórico e das políticas de expansão atrelada ao mercado imobiliário, reverberando numa distribuição assimétrica de poder e influência econômica entre seus núcleos urbanos e acentuando a segmentação social em âmbito residencial e de consumo. Em ambos os cenários, contudo, reverbera a busca por autonomia manifestada nas estratégias de mobilidade cotidiana dos cidadãos menos favorecidos economicamente, revelando adaptações que, apesar de não se manifestarem como práticas subversivas, refletem a resiliência e a busca por superação das barreiras erigidas ante essas novas e cada vez mais complexas tramas urbanas.

PALAVRAS-CHAVE: Fragmentação Socioespacial, Mobilidade Cotidiana, Lógica Socioespacial Fragmentária, Castanhal/PA, Marabá/PA.

ABSTRACT

The cities of Castanhal and Marabá, located in the state of Pará, despite being part of the Amazonian-Pará urban network, display distinct socio-spatial logics: a center-periphery dynamic in Castanhal and a fragmented logic in the specific case of Marabá. In Castanhal, the emergence of a city restructuring process is observed, driven by the formation of new embryonic nuclei, while Marabá consolidates a markedly multi(poli)centric configuration. Based on these contexts, this study aims to analyze the dynamics related to the socio-spatial fragmentation process and daily mobility practices in the medium-sized cities of Castanhal and Marabá, focusing on the predominant socio-spatial logics and their implications for the right to mobility and the right to the city. The research adopted a quali-quantitative approach, combining the analysis of individual experiences with the understanding of structures and institutions as products of social action. Statistical techniques were employed for data processing, along with graphic and cartographic representations, to reinforce the interpretation of the results. The findings indicate that, in Castanhal, the socio-spatial segregation process is intensifying, still tied to a center-periphery logic and associated with the emergence of new secondary nuclei, suggesting a gradual complexification of the urban space, with a subtle but present manifestation of fragmentation processes. In contrast, Marabá demonstrates a clear fragmented logic, resulting from its historical development and real estate expansion policies, leading to an asymmetric distribution of power and economic influence across its urban nuclei, and accentuating social segmentation in both residential and consumption spheres. In both scenarios, however, the pursuit of autonomy is reflected in the daily mobility strategies of economically disadvantaged city dwellers, revealing adaptations that, while not subversive, demonstrate resilience and a determination to overcome the barriers imposed by these increasingly complex urban structures.

KEYWORDS: Sociospatial Fragmentation, Everyday Mobility, Fragmentary Sociospatial Logic, Castanhal/PA, Marabá/PA.

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Castanhal/PA. Autoconstrução em ocupação, bairro Saudade II, 2020.....	85
Foto 2: Castanhal/PA, Rua Dr. Adailson da Silva Rodrigues, 2022.....	90
Foto 3: Castanhal, espaço residencial fechado Quinta do Bosque.....	93
Foto 4: Bairro Rouxinol, Setor sudeste de Castanhal - Táxi-lotação clandestino.....	153
Foto 5: BR-316 no perímetro do setor sudeste, via de acesso a área central da cidade.....	155
Foto 6: Parque dos Castanhais, Castanhal, ausência de infraestrutura ideal para mobilidade..	159
Foto 7: Marabá: parada de ônibus no núcleo São Félix.....	174
Foto 8: Marabá: táxi lotação no núcleo São Félix.....	174
Foto 9: Travessia da ponte rodoferroviária, sentindo núcleo São Félix à Nova Marabá.....	176
Foto 10: Marabá: paisagem do bairro Novo Planalto.....	180
Foto 11: Marabá: táxi-lotação no bairro Novo Planalto.....	181
Foto 12: Superlotação em ônibus, sentindo bairro Novo Planalto ao núcleo São Félix.....	183

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Marabá/PA e Castanhal/PA. Região de Influência e Regiões Geográficas.....	43
Mapa 2: Castanhal/PA. Expansão urbana, 1985-2020.....	62
Mapa 3: Castanhal/PA. Núcleos Secundários, 2022.....	65
Mapa 4: Castanhal/PA. Configuração Espacial, 2021.....	67
Mapa 5: Marabá-PA. Núcleos urbanos, 2020.....	71
Mapa 6: Marabá/PA. Expansão urbana, 1985-2020.....	73
Mapa 7: Marabá/PA. Novos Centros, 2019.....	76
Mapa 8: Castanhal/PA. Espacialidade das ocupações precárias, 2020.....	84
Mapa 9: Castanhal/PA. PMCMV (Faixa 1) como frente de expansão urbana, 2020.....	87
Mapa 10: Castanhal. Espacialização dos assentamentos urbanos. 2019.....	92
Mapa 11: Marabá/PA. Localização espaços residenciais fechados, 1982-2020.....	98
Mapa 12: Marabá/PA, ocupações surgidas desde a década de 1980.....	101
Mapa 13: Castanhal/PA, Setor Sudeste. Assentamentos urbanos e unidades públicas de serviço, 2023.....	129
Mapa 14: Marabá/PA, Setor Norte. Núcleos São Félix e Morada Nova, assentamentos urbanos e unidades públicas, 2023.....	135
Mapa 15: Marabá/PA, Proposta de desmembramento do Setor Norte, 2011.....	140

Mapa 16: São Paulo. Percurso diário CTC. Percurso realizado por Cristina.....	148
Mapa 17: Castanhal, percurso acompanhado CTC Amanda.....	152
Mapa 18: Castanhal, percurso acompanhado CTC Ana.....	158
Mapa 19: Castanhal, percurso acompanhado CTC Pedro.....	164
Mapa 20: Marabá, percurso acompanhado CTC Diones.....	173
Mapa 21: Marabá, percurso acompanhado CTC Gardênia.....	179
Mapa 22: Marabá, percurso acompanhado CTC Alda.....	185

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: procedimentos metodológicos, etapas e atividades.....	18
Quadro 2: Principais conceitos e autores utilizados para fundamentação teórica.....	22
Quadro 3: Castanhal/PA, fases constituintes da formação socioespacial.....	60
Quadro 4: Castanhal, empreendimentos do PMCMV.....	89
Quadro 5: Marabá/PA, PMCMV, 2022.....	96
Quadro 6: Marabá/PA. Loteamentos e empreendimentos implantados e não consolidados, 2009-2020.....	102
Quadro 7: Agentes “bem-informados” pesquisados nas cidades de Castanhal e Marabá.....	115
Quadro 8: roteiro agente bem-informado, secretarias de mobilidade.....	116
Quadro 9: roteiro agente bem-informado, secretarias de planejamento.....	117
Quadro 10: roteiro agente bem-informado, proprietários de transporte coletivos.....	118
Quadro 11: roteiro agente bem-informado, <i>Ubers</i> e Mototaxistas.....	119
Quadro 12: recortes espaciais da aplicação das entrevistas.....	121
Quadro 13: entrevista – ocupações e PMCMV – mobilidade e consumo.....	122
Quadro 14: FragUrb. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa: roteiro para anotações em campo.....	146
Quadro 15: Castanhal/PA e Marabá/PA, perfis selecionados para aplicação de percursos.....	149

LISTA DE SIGLAS

ALPA: Aços Laminados do Pará S.A.
BR: Rodovia Belém-Brasília
CAPES: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CFFGTS: Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
CRAS: Centro de Referência da Assistência Social
CTC: Casa-Trabalho-Casa
DMTU: Departamento Municipal de Trânsito
EFB: Estrada de Ferro de Bragança
FAPESP: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FGTS: Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
GAsPERR: Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais
GeoURb: Grupo de Pesquisa Geografia do Pará Urbano
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PGC: Projeto Grande Carajás
PDPC: Plano Diretor Participativo de Castanhal
PIB: Produto Interno Bruto
PMCMV: Programa Minha Casa Minha Vida
PMM: Plano Municipal de Mobilidade
PPGG: Programa de Pós-Graduação em Geografia
RMB: Região Metropolitana de Belém
REGIC: Regiões de Influência das Cidades
SDU: Superintendência de Desenvolvimento Urbano
SEMUTRAN: Secretaria Municipal de Trânsito
SEPLAGE: Secretaria de Planejamento e Gestão
SEPLAN: Secretaria Municipal de Planejamento e Controle
SERFHAU: Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SISHAB: Sistema Nacional de Informações de Habitação
SUDAM: Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
UEPA: Universidade do Estado do Pará
UFPA: Universidade Federal do Pará
UNESP: Universidade Estadual Paulista
UNIFESSPA: Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
USF: Unidade de Saúde da Família

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL, PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE E AS CIDADES MÉDIAS NO PROTAGONISMO.....	22
1.1 <i>Nota Metodológica 1.....</i>	22
1.2 <i>Fragmentação e Mobilidade: uma perspectiva socioespacial.....</i>	24
1.3 <i>Práticas cotidianas de mobilidade e as desiguais estratégias de locomoção.....</i>	32
1.4 <i>As cidades médias no protagonismo: Castanhal e Marabá, no estado do Pará.....</i>	40
2. CONCEBER EM FRAGMENTOS: AS LÓGICAS SOCIOESPACIAIS PREPONDERANTES NAS CIDADES DE CASTANHAL E MARABÁ.....	48
2.1 <i>Nota Metodológica 2.....</i>	48
2.2 <i>O urbano em novos paradigmas: entre a monocentralidade e a policentralidade – processos antagônicos ou complementares?.....</i>	51
2.3 <i>Entre estruturações: representações acerca da cidade multi(poli)cêntrica e monocêntrica.....</i>	57
2.3.1 <i>Castanhal, uma cidade monocêntrica?.....</i>	60
2.3.2 <i>Marabá: uma cidade polinucleada!.....</i>	69
2.4 <i>Centro “vs” periferia: o acirramento da desigualdade socioespacial e os novos conteúdos nas bordas das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA.....</i>	79
2.4.1 <i>Castanhal - uma lógica que transmuta entre os exclusivos e os excluídos.....</i>	83
2.4.2 <i>Da lógica da necessidade à lógica do mercado: Marabá – a lógica hierárquica dos núcleos intraurbanos.....</i>	95
2.4.3 <i>Ponderações sobre o concebido.....</i>	104
3. PERCEBENDO E VIVENDO O ESPAÇO: O DIREITO A MOBILIDADE COMO UM ANTAGONISMO A FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL – UM CAMINHO AO DIREITO A CIDADE?	107
3.1 <i>Notas Metodológicas 3.....</i>	113
3.2 <i>Do concebido ao percebido: mobilidades, distâncias e barreiras – das segregações à fragmentação socioespacial?.....</i>	128
3.2.1 <i>A intensificação das distâncias, barreiras e imobilidades no Setor Sudeste de Castanhal: novas formas de segregação - e o que virá após elas?.....</i>	125
3.2.2 <i>A inserção ao cenário urbano do Setor Norte de Marabá: do rural ao urbano e do urbano ao acirramento das barreiras – a busca por emancipação como reflexo da fragmentação espacial.....</i>	134
3.3 <i>lógicas socioespaciais distintas e diferentes níveis de fragmentação – uma semelhança? a mobilidade precisa emergir enquanto quebra de barreiras!.....</i>	141
3.4 <i>Mobilidade cotidiana, percepções e vivências: entre as novas e as velhas barreiras, entre as velhas segregações e as novas fragmentações socioespaciais – entre os velhos e os novos paradigmas urbanos.....</i>	144

3.4.1 Nota Metodológica 4.....	145
3.4.2 Percursos Acompanhados casa-trabalho-casa na cidade de Castanhal.....	150
3.4.3 Percursos Acompanhados casa-trabalho-casa na cidade de Marabá.....	171
3.4.4 Entre o percebido e o vivido nas cidades de Castanhal e Marabá: a busca por autonomia como quebra de barreiras – subversão ou adaptação?.....	192
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	196
REFERÊNCIAS.....	206
ANEXOS.....	221

INTRODUÇÃO

As cidades de Castanhal e Marabá estão localizadas no norte do país, no estado do Pará, no contexto da urbanização amazônica com centralidade regional das interações espaciais na rede urbana, ambas classificadas enquanto Capitais Regionais de nível C (IBGE, 2018). No ano de 1991, nas respectivas cidades se atingiu a maior porcentagem de residentes em área urbana, Marabá com índice de 82,83%, e Castanhal de 91%, fator que leva à marca de municípios com forte urbanização (Trindade Júnior, 2006). Essa realidade tem reflexo numa acentuada expansão dos seus espaços urbanos, o que levou entre os anos de 2009 e 2013 ao crescimento de 35% da área urbana de Marabá (Souza, 2016), enquanto no contexto urbano de Castanhal expressa uma expansão em 145,9% de 1984 a 2016 (Ribeiro, 2017).

Esse processo está associado a diferentes momentos e fatos histórico-geográficos. Em Marabá destacam-se as atividades capitalistas de alto investimento com as grandes mineradoras desempenhando significativa atuação na região sudeste do Pará, a partir de 1970, “elegendo a cidade [...] como suporte espacial do capital e do próprio estado” (Silva, 2020, p. 269). Na cidade de Castanhal, por sua vez, a produção do seu espaço urbano mantém coerência com a expressividade de suas atividades associadas ao setor comercial. Com a criação da rodovia Belém-Brasília, BR-010, e com a desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), em 1965, passando a conhecer um novo período para suas configurações espaciais, “com uma boa concentração de comércio e serviços” (Ribeiro, 2017, p. 261).

Tais processos influenciaram a conformação das lógicas espaciais predominantes nessas cidades, tornando evidente que a mobilidade se erige como um fator de significativa importância diante das intrincadas tramas que permeiam esses espaços. Apesar das duas lógicas se manifestarem de forma distinta, com a cidade de Castanhal testemunhando a emergência de processos que transitam pela aparente gênese de uma reestruturação da cidade com base em novos arranjos de áreas centrais, destacando como núcleos secundários exercendo centralidade setorial, Marabá, por sua vez, manifesta com clareza o que Carvalho e Gomes (2022) consideram como uma multi(poli)centralidade, fundamentados nos preceitos de Whitacker (2007) e Sposito (2013) concernentes a esse processo.

Conforme os desafios que se apresentam nesses contextos urbanos, considerando as transformações na acessibilidade que se manifestam por meio de distâncias ampliadas

e a dificuldades em obter serviços de mobilidades adequado às demandas cidadinas, explora-se a maneira como a configuração desses processos de reestruturação – permeados por suas próprias características específicas ditadas por suas lógicas dominantes e pela constante emergência de núcleos secundários – se traduz em uma disseminação de conteúdos urbanos dispersos, delineando fronteiras que continuamente assumem diferentes formas de assentamentos urbanos e novas formas de *habitat* (Sposito e Góes, 2013).

Desta forma, a lógica da produção no espaço urbano dessas cidades é analisada sob o viés da competitividade, buscando compreender a ocorrência da valorização do capital imobiliário, trazendo à tona as disputas pelos seus melhores espaços. Entende-se que essa dinâmica traz consequência ao surgimento dos conjuntos habitacionais do Projeto Minha Casa Minha Vida (PMCMV), dos loteamentos e espaços residenciais fechados, ao mesmo tempo que tem colaborado para o crescimento e criação de ocupações, no caso de Marabá, mas ocorrendo o inverso ao caso específico de Castanhal, como consequência da sobreposição do valor de troca ao valor de uso, principalmente em seus principais vetores de expansão desencadeados pelas suas lógicas socioespaciais predominantes, a saber, Setor Sudeste da cidade Castanhal e Setor Norte da cidade de Marabá.

Sendo assim, a localização desses empreendimentos habitacionais expressa a divisão social mdo espaço, com os possuidores de demanda solvável consumindo as melhores áreas, com melhores infraestruturas e melhores acessos, enquanto os grupos sociais inclusos precariamente passam a se fixar em áreas periféricas com acentuadas barreiras de locomoção. Com isso, à medida que a terra urbana se consolida cada vez mais como uma mercadoria, delineiam-se certas porções da cidade que gradativamente são submetidas ao domínio do mercado, restringindo o acesso a uma parcela da população com recursos financeiros para tal intento, em contrapartida há indivíduos desprovidos de recursos financeiros para a sua aquisição.

Ademais, emerge ainda mais as intensificações que estão intimamente vinculadas a uma série de intervenções e políticas urbanas, tanto de esfera pública quanto privada, as quais contribuem para a maior heterogeneidade dos espaços urbanos no que diz respeito ao acesso à terra, infraestrutura e a alocação de equipamentos nos principais vetores de expansão das cidades de Castanhal e Marabá.

Um dos desdobramentos proeminentes deste processo manifesta-se por meio das diversas modalidades de barreiras que se solidificam como resultado das diferentes

formas de segregação socioespacial (Sposito, 2013). Essas dinâmicas se tornaram evidentes nos Setores Sudeste de Castanhal e Norte de Marabá, onde, por um lado, se delineiam as já estabelecidas experiências vivenciais da população menos assistida, confrontando-se com as imposições da segregação socioespacial, e, por outro, se observa a autosegregação através da adoção de espaços residenciais fechados, como exemplo de intensificação do mercado imobiliário privado, que passaram a integrar esses contextos locais.

Conforme Sposito (2013) esclarece, essa forma atual de segregação(os) socioespacial(ais) vai além dos espaços habitacionais e alcança as esferas de consumo de bens e serviços, como nos exemplos de novas áreas centrais como shopping centers, hipermercados, centros de eventos e negócios que passam a ampliar as distâncias sociais, como emergido sob as configurações urbanas das cidades aqui analisadas, em meio aos seus processos recentes de reestruturação.

Desse modo, esse processo promove alterações nas dinâmicas espaciais, destacando descontinuidades e predominância de disparidades sociais entre segmentos específicos do espaço urbano (Pozzo, 2011). Essa descontinuidade amplia a complexidade intrínseca ao cenário urbano, contribuindo para a progressão de lógicas fragmentárias (Sposito e Sposito, 2020), perceptíveis em Castanhal e, de maneira mais proeminente, em Marabá.

Conjecturamos, portanto, que a passagem de lógica enquanto quebra de paradigmas, da centro-periférica à fragmentária, pode se revelar em variados graus de rupturas na conjuntura urbana em diferentes tempos e contextos socioespaciais. Diante disso, ressaltamos a importância de compreendermos esse processo levando em consideração o espaço urbano dessas cidades, assim como suas estruturas, sem, contudo, negligenciar a compreensão do processo da fragmentação socioespacial traduzido em sua forma abrangente, ou seja, transmutada no cotidiano urbano e das práticas cotidianas, a destacar a mobilidade enquanto nó de interação entre os espaços cada vez mais fragmentados (Legroux, 2021), requerendo, por conseguinte, igual rigor de investigação.

Isto posto, para a presente pesquisa, o caminho trilhado está embasado na tríade conceitual espaço *concebido/percebido/vivido*¹. Segundo Alves (2019), é necessário um olhar atento para o processo de produção espacial para que se possa compreender as

¹ Conceitos traçados no livro *A produção do espaço*, de Henri Lefebvre.

interações entre essas dimensões, a fim de contribuir para o seu entendimento dentro da esfera cotidiana.

Dentro desse contexto, consideramos a possibilidade de que essas dimensões estejam articuladas e interligadas mutuamente, onde sua interdependência resulta em uma busca pela supremacia recíproca. Como resultado, quando um processo se manifesta socioespacialmente, não necessariamente se apresenta de forma explícita em uma única dimensão. Nesse sentido, delineamos que os processos podem se manifestar em cada uma das dimensões da triplicidade do espaço em diferentes graus de intensidade, podendo ser mais proeminentes em um em comparação ao outra.

Dessa forma, cabe considerar que a fragmentação socioespacial, enquanto processo, segue uma lógica análoga. Nesse contexto, surge a relevância de indagação: em qual das dimensões espaciais – concebido, percebido e vivido – o processo de fragmentação socioespacial se destaca de forma mais proeminente nas cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA? Adicionalmente e levando em consideração dois espaços urbanos distintos como Castanhal/PA e Marabá/PA, é pertinente examinar como a intensidade dessa manifestação pode variar substancialmente em referência a esses contextos socioespaciais? Ademais, a fragmentação socioespacial pode elucidar a extensão de sua influência em diferentes graus, oscilando desde formas mais sutis até aquelas mais acentuadas, de acordo com sua relevância, principalmente ao considerarmos as particularidades e as diferenças das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA? Ou ainda, a emergência da fragmentação socioespacial, tendo como ponto de partida o aprofundamento dos processos vigentes de segregação socioespacial em Castanhal/PA e Marabá/PA, demanda a manifestação expressiva em todas as dimensões envolvida, a saber, o concebido, o percebido e o vivido, para sua identificação?

Dessa forma, traçamos como objetivos os seguintes pontos:

- Objetivo Geral

Analisar as dinâmicas correlata ao processo de fragmentação socioespacial e as práticas cotidianas de mobilidade nas cidades médias de Castanhal e Marabá, no estado do Pará, com foco nas lógicas socioespaciais predominantes e suas implicações para o direito à mobilidade e à cidade.

- Objetivos específicos

1. Examinar as práticas cotidianas de mobilidade nas cidades de Castanhal e Marabá, no estado do Pará, identificando as estratégias de locomoção e os fatores que acentuam as diferenciações socioespaciais.
2. Investigar as lógicas socioespaciais predominantes em Castanhal e Marabá, no estado do Pará, analisando as dinâmicas entre centralidade e policentralidade, e como elas se relacionam com os processos de segregação e fragmentação socioespacial.
3. Avaliar o papel da mobilidade cotidiana como um possível mecanismo de superação das barreiras socioespaciais nas cidades de Castanhal e Marabá, no estado do Pará, explorando suas potencialidades enquanto fator de mitigação da fragmentação e de promoção do direito à cidade.

Portanto, sob a análise da perspectiva da noção socioespacial da mobilidade (Bastazini, 2022), a qual é considerada como um elemento de conexão entre os diversos espaços cada vez mais fragmentadas (Legroux, 2021), empreendemos uma investigação aprofundada visando esclarecer essas questões, buscando estabelecer correlações com os dados, informações e narrativas registradas obtidos e coletados no contexto urbano das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA.

Método e metodologias

A pesquisa foi conduzida utilizando métodos qualitativos, com o objetivo de explorar as experiências individuais e compreender as estruturas e instituições como produtos da ação humana, considerando a interdependência entre linguagem, práticas cotidianas e estruturas espaciais. No entanto, essa abordagem não exclui a utilização de dados e informações de natureza quantitativa. Assim, sendo empregadas técnicas estatísticas adequadas para o tratamento das informações, bem como representações gráficas e cartográficas.

Nesse contexto, consideramos as afirmações de Minayo e Sanches (1993), que destacam a complementaridade entre abordagens qualitativas e quantitativas. Segundo esses autores, as duas abordagens não devem ser vistas como opostas, mas sim como complementares, “[a quantitativa] tem como campo de práticas e objetivos trazer à luz dados, indicadores e tendências observáveis. [...] [a qualitativa] adequa-se a aprofundar a complexidade de fenômenos, fatos e processos particulares [...]” (p. 247).

Essas estratégias metodológicas serão fundamentais para realizar uma análise comparativa abrangente que considere as especificidades das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA em relação ao seu contexto urbano na região amazônica. A abordagem comparativa tem como objetivo destacar as diferenças e semelhanças entre essas duas cidades. Conforme apontado por Gil (2008), sua aplicação se torna apropriada quando busca-se realizar estudos comparativos de grandes grupos sociais que estão separados geograficamente e temporalmente. Através dessa abordagem, será possível examinar e compreender as características únicas de cada cidade, bem como identificar aspectos comuns que podem ser explorados em termos de seu desenvolvimento urbano regional na Amazônia, sendo que, “[quando] seus procedimentos são dissolvidos mediante rigoroso controle”, ocorre que “seus resultados proporcionam elevado grau de generalização” (p. 16-17).

Portanto, ambas as cidades servem como palco de investigação para as análises das práticas cotidianas de mobilidade de seus cidadãos, inseridas sob a ótica da lógica socioespacial fragmentária, com o objetivo de permitir o conhecimento do processo de fragmentação socioespacial associado ao atual momento de reestruturações desses espaços.²

Com o campo de interesse da presente pesquisa definido, torna-se possível o diálogo com as realidades presentes em cada objeto estudado, especialmente pelo direcionamento que possui os dados coletados por meio de trabalhos de campo. Diante disso, os procedimentos metodológicos utilizados estão organizados em três etapas, sendo cada uma delas marcada por subdivisões. (QUADRO 1)

Quadro 1: procedimentos metodológicos, etapas e atividades.

Etapas	Atividades	Procedimentos metodológicos
1 ^a	1	Levantamento bibliográfico
	2	Levantamento documental
2 ^a	3	Trabalhos de campo
	4	entrevistas com agentes bem-informados
	5	entrevistas com cidadãos

² Conforme destacado por Yin (2005, p. 32), a abordagem do estudo de caso caracteriza-se como uma investigação empírica que examina um fenômeno atual dentro do seu contexto de realidade, quando as fronteiras entre o fenômeno em questão e o contexto no qual está inserido não são claramente delimitadas. Nesse tipo de abordagem, são utilizadas múltiplas fontes de evidência para obter uma compreensão mais abrangente do fenômeno em análise.

	6	percursos acompanhados casa-trabalho-casa (CTC)
3 ^a	7	Produção cartográfica

Fonte: elaboração própria.

Contudo, é pertinente ressaltar que, frente ao objetivo de compreender as cidades de Castanhal e Marabá a partir da perspectiva da fragmentação socioespacial, as *atividades 4, 5 e 6* foram desenvolvidas com o propósito de capturar esse processo por meio de abordagens metodológicas complementares, estabelecendo uma intersecção entre diferentes repertórios. (Legroux, 2021; Silva *et al*, 2022).

Dessa forma, a concepção da tríade espacial, composta pelo *espaço concebido*, *espaço percebido e espaço vivido*, como proposto por Lefebvre (1974), oferece um arcabouço metodológico promissor para a apreensão da fragmentação socioespacial conforme apontado por Silva *et al* (2021). Essa abordagem permite, segundo os autores supracitados, uma compreensão da fragmentação socioespacial por meio das práticas cotidianas, abrindo caminho para uma análise mais abrangente e significativa.

Portanto, destacamos que a *atividade 4* consiste na **entrevista com agentes bem-informados**, tendo como objetivo apreender as lógicas fragmentárias que emergem dos *espaços concebidos*, ou seja, “aquele da produção hegemônica e dominante do espaço”, buscando abranger variáveis como o “planejamento, das decisões, do poder político, das forças econômicas, das instituições etc.” (Silva *et al.*, 2022, p. 126).

A *atividade 5*, por sua vez, relaciona-se aos **percursos acompanhados casa-trabalho-casa** priorizando a identificação dos *espaços percebidos*, ou seja, “aquele das práticas espaciais” (Silva *et al.*, 2022, p. 126) a partir dos relatos e acompanhamento ou observação direta dos itinerários realizados com os colaboradores. Destacamos que essa metodologia “permite co-experienciar os trajetos da(o)s sujeita(o)s (ou ‘o outro’) como síntese de conteúdo socioespacial no tecido urbano” (Jesus, Catelan e Calixto, 2022, p. 150).

E por fim, e não menos importante, as **entrevistas com cidadãos** com o propósito de alcançar o “habitante-usuário” nas suas vidas cotidianas. Ou seja, busca-se alcançar o *espaço vivido*, aquele associado à “vida cotidiana com suas representações, discursos e contradições” (Silva, 2022, p.127). Neste contexto, há a possibilidade de observarmos “os modos pelos quais os cidadãos vivenciam [a cidade] socioespacialmente [...], suas visões de mundo, seus condicionantes sociais e espaciais para a apropriação dos diferentes espaços urbanos” (Góes *et al*, 2022, p. 86).

Para o aporte de sua interpretação, levamos em consideração suas análises vinculadas as colocações de Chatel *et al* (2022), da qual destacam a importância da Cartografia enquanto uma ferramenta para se abarcar o processo de fragmentação, podendo “fornecer elementos para a interpretação, tendo como pressuposto a análise espacial, entendida por meio de mapas e cartogramas [...]” (p. 182). Desta forma, para o mapeamento da fragmentação socioespacial, levamos em consideração três aspectos basilares destacados pelos autores: as “diferenças e discontinuidades socioespaciais no espaço urbano”; os “graus de fragmentação para ver se as porções de espaço identificadas têm contornos imprecisos”; e “os fatores e processos que contribuem para o estabelecimento de um mosaico de espaços justapostos e fragmentados.” (p. 297).

Além disso, é recomendado considerar a abrangência do fenômeno, ou seja, o quanto ele se estende e se repete nas cidades analisadas ou em diferentes períodos de comparação. Também é importante selecionar as categorias, como as condições socioeconômicas que possam aprofundar essas diferenças.

Para o alcance desse propósito, portanto, houve a busca de enquadrar os dados utilizados em diferentes momentos. Um primeiro voltado as fontes secundárias, que servira como base de forma mais específica à elaboração do segundo capítulo da dissertação, e as fontes primárias, do qual abarcam de maneira mais elementar o terceiro e último capítulo:

a) Fontes secundárias

Baseado em dados demográficos que possam proporcionar a identificação das características sociais, bem como a distribuição intraurbana e socioeconômica. De maneira similar, os locais de consumo ou lazer georreferenciados de forma sistemática estão correlacionados com esses indicadores, bem como com as acessibilidades urbanas. (Chatel *et al*, 2022)

b) Fontes primárias

Há o enfoque às práticas cotidianas de mobilidade, especificamente nas formas como as pessoas se deslocam e interagem com os espaços urbanos no dia a dia. Essas práticas são analisadas por meio do mapeamento dos locais que estão relacionados aos percursos e atividades diárias de cada indivíduo. Portanto, uma cartografia baseada nessas práticas pode nos revelar os lugares frequentados, as

conexões estabelecidas entre esses locais e até mesmo os espaços inacessíveis. (Chatel *et al*, 2022)

Dessa forma, conforme evidenciado nas etapas destacadas, a abordagem metodológica adotada para a investigação da fragmentação socioespacial requer a utilização de estratégias e instrumentos de natureza qualitativa, que enfatizam as dimensões cotidianas e sociais desse processo. Posteriormente, procede-se à coleta abrangente de informações e à aplicação de uma abordagem quantitativa. Portanto, consideramos que a integração dessas abordagens viabilizará a consecução dos objetivos propostos e permitirá a interação entre a teoria e a empiria (Chatel *et al*, 2022). Dessa forma, tais abordagens constituem o principal método empregado nesta pesquisa, sendo seus resultados a base para sua execução.

Conforme o apresentado, cabe destacarmos que o detalhamento de cada atividade metodológica apresentada no Quadro 1, que servirão em complementariedade para o alcance dos objetivos propostos na presente pesquisa, será desmiuçada de acordo com seus momentos de aplicação, ou seja, discorridos enquanto notas metodológicas nos capítulos subsequentes.

Portanto, ao que cabe a estrutura do presente texto, discorreremos posteriormente da seguinte ordem: para o primeiro capítulo, busca-se traçar os caminhos teóricos adotados para nos situarmos em resolução às problemáticas levantadas, assim como introduzir as cidades de Castanhal e Marabá enquanto lócus de investigação; o segundo capítulo, trataremos, portanto, da dimensão do concebido, com relevância as estruturações vigentes no âmbito das cidades de Castanhal e Marabá a ponto de revelar as lógicas espaciais predominantes; por fim, para o terceiro e último capítulo, focaremos nas dimensões do percebido e do vivido, com o propósito de evidenciar as práticas cotidianas de mobilidade enquanto inseridas no contexto fragmentário, ao modo de apresentar as estratégias de mobilidades emergidas do processo de fragmentação e que também surgem como campo de luta contra a ordem hegemônica imposta, que ditam os caminhos de uma lógica cada vez mais fragmentária.

1. FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL, PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE E AS CIDADES MÉDIAS NO PROTAGONISMO

1.1 Nota Metodológica

Atividade 1 - Levantamento bibliográfico

No que concerne ao arcabouço deste capítulo inicial, seu aporte metodológico foi estabelecido principalmente através da fundamentação teórica com os principais conceitos inerentes à problemática da pesquisa disposto em três níveis complementares: o primeiro, apresenta-se como estruturante de toda a pesquisa; o segundo, servindo como uma ferramenta teórica para a interpretação das cidades analisadas; e o terceiro, como aporte teórico-metodológico para a interpretação da fragmentação socioespacial. (QUADRO 2)

Quadro 2: Principais conceitos e autores utilizados para fundamentação teórica.

Fases	Temática/conceito	Principais autores utilizados
1	Fragmentação Socioespacial	(Prévôt-Schapira e Pineda, 2008; Prévôt-Schapira, 2001; Sposito e Góes, 2013; Sposito, 2019; Sposito e Sposito, 2020; Legroux, 2021a, 2021b; Morcuende, 2020, 2021; Texeira <i>et al</i> , 2022)
	Mobilidade Cotidiana	(Legroux, 2021a, 2021b; Balbim, 2003; Olmedo, 2016; Vasconcellos, 2005; Ribeiro, 2018; Silva, 2018; Demoraes, 2021; Brikman, 2021; Virgilio, 2022; Augé, 2009),
	Práticas Espaciais	(Lévy, 2009; Souza, 2013; Góes e Sposito, 2013, 2016; Lindón, 2000; De Certeau, 1994)
2	Cidade Média	(Trindade Júnior e Pereira, 2007; Trindade Júnior, 2010; Maia, 2010; Sposito, 2001, 2004; Melazzo, 2012; Ribeiro 2017, 2020; Catelan, 2013; Corrêa, 2007; Amaral, 2010)
	Relação Centro-Periferia	(Whitacker e Miyazaki, 2012; Miyazaki, 2013, 2015; Whitacker, 2007; Sposito, 1999; Corrêa, 2001; Santos, 1981)
3	Triplicidade do Espaço	(Lefebvre, 1974; Legroux, 2021; Alves, 2019)

Fonte: elaboração própria.

Vale destacar que as duas últimas fases abarcam momentos específicos da pesquisa. A segunda se atém à interpretação das cidades analisadas sob o viés de suas estruturas e das lógicas socioespaciais predominantes, enaltecendo a relação entre o

centro e os novos conteúdos surgidos nas bordas das cidades de Castanhal e Marabá. A terceira abarca de maneira mais aprofundada o terceiro e último capítulo, com o propósito de servir como aporte teórico-metodológico, conforme as assertivas de Legroux (2021), por meio das práticas cotidianas de mobilidade para a interpretação do processo de fragmentação socioespacial.

Esse levantamento se constituiu por seis momentos, seguindo as propostas de Marconi (2003): a) escolha dos temas a serem abordados, b) sua identificação, c) compilação dos textos escolhidos, d) análise de seus conteúdos, e) interpretação e f) sua redação. Buscou-se com isso o cuidado às condições em que os dados foram obtidos, se utilizando de fontes variadas.

Tal levantamento ocorreu a partir de visitas virtuais ao sítio eletrônico de diversas revistas científicas, ao Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), a repositórios institucionais e bibliotecas presenciais e digitais de universidades (com destaque a Biblioteca Prof. Dióres Santos Abreu - UNESP - Presidente Prudente, a Biblioteca do Campus da Universidade do Estado do Pará - UEPA - e da Biblioteca Central da Universidade Federal do Pará - UFPA), a partir de trocas de informações ocorridas mediante o Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e o Grupo de Pesquisa Geografia do Pará Urbano (GeoPUrb) e com aportes das disciplinas³ prestadas no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) UNESP – Presidente Prudente.

³ Disciplinas: Urbanização e Produção do Espaço (2021), Geografia, Escalas e Redes (2021), Tópicos Especiais: As cidades médias em debate: produção do espaço urbano e produção da habitação (2021) e Tópicos Especiais: Fragmentação socioespacial e urbanização contemporânea (2021).

1.2 Fragmentação e Mobilidade: uma perspectiva socioespacial

A partir da década de 1960 analisar a lógica socioespacial numa perspectiva fragmentária ganhou aportes de maior relevância na pesquisa urbana. No entanto, foi a partir da década de 1990 que a noção de ‘fragmentação urbana’ adquiriu elevada dimensão, resultando em uma extensa produção bibliográfica atualizada e elaborada por diversos autores. (cf.; Navez-Bouchanine, 2002; Prévôt-Schapira e Pineda, 2008; Prévôt-Schapira, 2001; Rhein e Elissalde, 2004; Sposito e Góes, 2013; Sposito, 2019, 2020; Legroux, 2021a, 2021b; Guzmán Ramírez e Hernández Sainz, 2013; Morcuende, 2020, 2021; Texeira *et al*, 2022).

Conforme Navez-Bouchanine (2002), a concepção de fragmentação urbana engloba fatores socioeconômicos em escala global. Devido à abrangência dessa complexidade, os contornos dessa noção passaram a ser delimitados como multidimensionais e polissêmicos (Sposito e Sposito, 2020), o que pode gerar, por um lado, desafios para sua precisão conceitual, mas, por outro, oferecer novas possibilidades interpretativas.

Para Prévôt-Schapira e Pineda (2008), a “fragmentação urbana” se caracteriza por três dinâmicas: a) “competição institucional e segmentação da ação pública”; b) “a economia urbana entre lugares, redes e fluxos”; e c) “a fragmentação sócio-espacial como desintegração social e desarticulação urbana” (76-79). Essas trajetórias interconectadas refletem as principais transformações envolvidas na complexa dinâmica econômica global, influenciando diretamente no surgimento de lógicas de afastamento social e estabelecendo relações que, de acordo com as análises de Prévôt-Schapira (2001, 2000, 2008), tem impulsionado um dinamismo econômico caracterizado pelo agravamento das desigualdades sociais.

Por sua vez, a última dinâmica, centrada na “fragmentação sócio-espacial”, trata-se da “análise da relação, Muitas vezes contraditória, entre a mudança social e as evoluções da estrutura urbana” (Prévôt-Schapira, 2008, p. 75), havendo assim uma dupla determinação e expressão de seu conteúdo, sendo esse “espacial e social” (Sposito e Góes, 2013, p. 303), revelando assim novas práticas que se constituem diante das novas formas de separação no/do urbano.

Essa perspectiva se reforça pelo fato de que a cidade sob a ótica da lógica fragmentária, em qualquer escala considerada, seja a metrópole ou a cidade média, se torna condição de “novos conteúdos e práticas” (Sposito, 2011, p. 140) constituindo

movimentos que se articulam dialeticamente, o que levaria ao reforço da fragmentação socioespacial enquanto processo (Sposito e Sposito, 2020) capaz de abranger outros como diferenciação, segregação e a autosegregação, sem necessariamente anulá-los, descartá-los ou superá-los, mas “incorporando-os na reflexão” e deles se distinguindo (2020, p.3).

Dessa forma, torna-se possível perceber sua natureza direcionada a produção e a apropriação dos espaços urbanos enquadrada à lógica capitalista, ligada no direcionamento da sociedade a partir de seu caráter financeiro, procurando agrupar, ao mesmo tempo que diferencia, as realidades sociais e econômicas (Prevot-Schapira e Pineda, 2008), criando problemáticas no âmbito das escalas metropolitanas (Sposito e Sposito, 2020).

Contudo, quando posta à escala das cidades, revelando-se em certo território, a fragmentação socioespacial passa a se caracterizar por uma “ruptura [parcial ou absoluta] entre partes da cidade, sob os planos sociais, econômicos e políticos” (Gervais-Lambony, 2001), podendo ser representadas enquanto um mosaico de fragmentos não coordenados (Séguin, 2011).

Essa perspectiva leva a fragmentação socioespacial a se enquadrar enquanto “polarizações socioespaciais acentuadas” (Prévôt-Schapira, 1999) ocorrendo com a apropriação de espaços exclusivos para alguns em detrimento de segmentos sociais sem poder de escolhas. Para Navez-bouchanine (2002), esse distanciamento leva a perda da ideia de cidade enquanto totalidade. Esse processo leva ao aprofundamento das desigualdades, fazendo com que a cidade seja vendida em pedaços, “enquanto frações de um território denso de possibilidades objetivas e de conteúdos subjetivos, expressos em múltiplos signos” (Sposito, 2004, p. 136).

Texeira *et al* (2022), levando em consideração o aspecto de multiescalaridade do processo de fragmentação socioespacial empregado por Sposito e Sposito (2020), destacam que, apesar de uma maior concentração de estudos voltados aos espaços metropolitanos,

[...] é notório que tal processo, considerado enquanto uma dinâmica mais ampla da urbanização contemporânea, abrange também espaços urbanos de diferentes complexidades. Nesse caso, as cidades médias brasileiras apresentam sinais bastante eloquentes de que a fragmentação socioespacial já se tornou um processo que as incorporou. (Texeira *et al*, 2022, p. 3)

Para Sposito e Sposito (2020, p. 5), esses fatores levam às dinâmicas que reorientam a estruturação urbana dessas cidades: redefinição dos papéis da área central e das centralidades, “gerando o aparecimento de ‘periferias’ no centro e ‘centralidades’ na periferia”; e a contiguidade sem continuidade associada à expansão territorial e à localização periférica.

Um dos caminhos mais significativos para esse processo passa a ser o livre jogo da especulação imobiliária, direcionando as habitações populares para as áreas periféricas, tendo como consequência a variação da acessibilidade aos diferentes serviços, mais concentrados nas áreas centrais, em função das rendas de cada grupo social, o que acaba gerando cidades justapostas (Santos, 1981). Desta forma, a periferia se apresenta não apenas em seu aspecto morfológico, mas com deficitário poder de participação na estruturação urbana em referência ao seu alcance social (Sposito, 2004).

Santos (2007) adverte sobre uma séria confusão entre o direito de morar e o direito a ser proprietário de uma casa, o que acaba por “[...] consagrar o predomínio de uma visão imobiliária da cidade, que impede de enxergá-la como uma totalidade” (p. 61). Essa pluralidade, tanto da paisagem quanto dos conteúdos urbanos, “revela novas práticas socioespaciais, novas formas de diferenciação e segregação urbana e, por fim, aponta para uma fragmentação territorial e social da cidade” (Sposito, 2004, p. 115-116).

Para Legroux (2021), tal dinâmica ocorre porque há na fragmentação a interrelação entre as dimensões sociais e a complexificação de rupturas e separações no tecido urbano contemporâneo, o que se expressa em dois pontos principais:

- i) um acirramento dos processos de segregação e diferenciação dos e nos diferentes espaços urbanos, em termos de classes sociais e de funções atribuídas a estes (trabalho, lazer, moradia, etc.), e ii) formas e conteúdos urbanos socioespaciais cada vez mais complexos, com ênfase nas rupturas e separações. (p. 238)

Corrêa (2011) já destacava a terra urbana e a habitação enquanto “objetos de interesse generalizado, envolvendo agentes sociais com ou sem capital, formal ou informalmente organizados” (p. 47), levando ao surgimento de conjuntos habitacionais, loteamentos e ocupações e a redefinições constantes nas bordas da cidade. Contudo, enquanto um novo elemento característico da urbanização contemporânea, Teixeira *et al* (2022) destacam, com base nos estudos de Sposito e Góes (2013), que através dos espaços residenciais fechados enquanto novos conteúdos desses espaços, emergem “elementos objetivos e subjetivos que caracterizam a fragmentação socioespacial [...] [levando] as

novas lógicas de localização do capital comercial, associados às dinâmicas imobiliárias, ao medo e à insegurança” (Texeira *et al*, p. 3)

Dessa forma, criam-se barreiras mais intensas, concretas e simbólicas, vinculadas a fragmentação socioespacial que passam a se traduzir na dificuldade de acessibilidade no espaço urbano. Essa falta de acessibilidade pode ser entendida enquanto um indicador do acirramento das diferenças e da própria exclusão socioespacial (Cardoso e Matos, 2007).

Salientamos que, assim como a fragmentação, entendemos a acessibilidade como um termo polissêmico (Cardoso e Matos, 2007) e levamos em consideração as advertências de Whitacker (2014) e Souza (2014) em não a confundir com o conceito de mobilidade, já que, segundo Dutenkefer (2016), a acessibilidade é interpretada a partir da possibilidade de acesso.

Sendo assim, um sujeito pode eleger diferentes escolhas, dentro das possibilidades de acesso para realizar sua mobilidade, o possibilitando de percorrer uma cidade conforme bem entender, contudo, nem sempre tendo acessibilidade à lugares específicos, o que depende de uma diversidade de fatores, indo das barreiras concretas que envolvem os espaços residenciais fechados (Sposito e Góes, 2013), delimitando áreas habitacionais exclusivas para um determinado público, ou mesmo as barreiras simbólicas, como o medo em adentrar à espaços estigmatizados, como favelas e ocupações, que de maneira geral residem grupos sociais precariamente incluídos (Martins, 1997).

Somado a isso, pode não haver acessibilidade aos próprios meios de mobilidade, dificultando o acesso a serviços, emprego, educação, cultura, lazer, saúde e muitas outras demandas socioeconômicas, o que não se limita apenas a oferta de infraestruturas e serviços de transportes, podendo está vinculado a aspectos pessoais como baixa renda salarial, horários incompatíveis de itinerários, não entrada de ônibus em espaços estigmatizados, sentimento de insegurança por mulheres em usar o transporte público. A intensificação dessas diferenças pode levar não apenas ao acentuamento das desigualdades, mas a contornos maiores ao processo de fragmentação socioespacial.

Para Carvalho (2016), há uma maior possibilidade de sujeitos de média e alta renda realizarem mais deslocamentos diários, o que demonstra melhor acessibilidade aos meios de mobilidade cotidiana comparado às pessoas de baixa renda. Diante dessa realidade, Salazar (2017) sugere analisar os movimentos e suas variáveis – intensidade, velocidade, ritmo e destinos – aliados às estruturas intraurbanas que lhes dão suporte, que ajudam a identificar as condições de desigualdades de acesso à mobilidade em cidades

cada vez mais fragmentadas. Contudo, Orfeuil (2001) e Sheller (2014) salientam que, além da materialidade técnica que envolve a mobilidade, é importante ir além, se tornando essencial entendê-la não apenas pelas barreiras físicas, mas também pelos enclaves sociais.

Consequentemente, as análises científicas que captam as ações sociais por meio das práticas espaciais tornam-se importantes para a compreensão da mobilidade em uma perspectiva socioespacial (Sheller, 2014), elevando a mobilidade a um papel de destaque nos ditames das lógicas urbanas, guiando o tempo e o ritmo dos cidadãos (Orfeuil, 2001), fazendo com que o ir e vir seja capaz de fornecer diferentes experiências a partir das atuações sociais nelas empregadas (Sheller e Urry, 2006).

Dessa forma, se valer de uma noção de mobilidade a partir de uma lógica socioespacial diz respeito a sua organização a partir de múltiplas dimensões: cotidiana, econômica, política, cultura, experiencial e de poder (Kesselring, 2006), que se articulam a partir dos seus movimentos espaço-temporais.

Dessa maneira, pensar sob a mobilidade socioespacial torna-se um reforço para a compreensão dos Contornos da lógica socioespacial fragmentária. Como destacado em parágrafos anteriores, posta a escala das cidades, a fragmentação socioespacial passa a se caracterizar por uma ruptura sob os planos sociais, econômicos e políticos (Gervais-Lambony, 2001), sendo assim, salientamos que a compreensão da mobilidade socioespacial posta à luz do processo de fragmentação socioespacial pode nos ajudar a entender sua intensificação e seus conteúdos.

Postulamos ainda que, assim como a fragmentação socioespacial se insere no sentido de direcionar a produção e a apropriação do espaço na conjuntura global neoliberal, favorecendo as relações sociais forjadas no desenvolvimento da lógica capitalista, intensificando as diferenças e as desigualdades (Prevot-Schapira e Pineda, 2008; Sposito e Sposito, 2020), as estruturas que configuram a mobilidade inserida na lógica fragmentária lhe dá a mesma condição.

Neste caso, o reforço de se pensar as distâncias empregadas nos espaços urbanos não apenas em seus aspectos físicos, mas a partir de sua dimensão social, passa a ser entendido como um atributo entre diferentes realidades (Lévy, 2009), se resumindo no impedimento forçado ou involuntário (Handel, 2018). Para Di Méo (1999), compreender a mobilidade por meio da lógica socioespacial predominante ajuda na compreensão das limitações dos movimentos e os ritmos empregados na vida cotidiana.

Para Legroux (2021, p. 02) a mobilidade é

o nexa entre as diferentes dimensões cada vez mais fragmentadas da vida cotidiana (habitar, consumo, lazer, trabalho, relações, educação, saúde etc.) e envolve tempos (do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos) e elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas)

O autor destaca ainda que, assim como o conceito de fragmentação, o conceito de mobilidade é polissêmico, cabendo-lhe a distinção entre suas tipologias analíticas – seja ela urbana, cotidiana ou residencial – e foca suas análises aos deslocamentos diários de indivíduos “entre seus domicílios e outras esferas da vida cotidiana (trabalho, lazer, saúde, consumo, relações sociais e familiares, educação, oportunidades etc.)” (p. 3), empregando uma correlação entre a mobilidade espacial (cotidiana) e a mobilidade social.

enquanto eram dissociados no campo científico, as mobilidades, no sentido social, e os deslocamentos físicos são doravante fortemente articulados. [...] Nesta perspectiva, o acesso à mobilidade não é igualmente distribuído entre as classes sociais e constitui um fator potente de exclusão⁴ (Flonneau e Guigueno, 2009, p. 13 *apud* Legroux, 2021, p. 4).

Legroux (2021. p. 15) relaciona os conceitos de triplicidade do espaço (Lefebvre, 1974) e de *Motility* (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004) para compreender por meio das práticas cotidianas de mobilidade o processo de fragmentação socioespacial, buscando explorar uma visão menos estruturalista da mobilidade, “interessando-se nas práticas reais de mobilidade e nas representações e construções de identidades que se formam nos movimentos, não apenas dos corpos e dos indivíduos, mas das ideias, das informações etc.”.

O autor enfatiza a complexidade da análise do cotidiano, uma vez que envolve múltiplas esferas da vida dos indivíduos e das diferentes classes sociais, considerando a dimensão temporal e espacial. Nesse contexto, o conceito de fragmentação socioespacial transcende as explicações tradicionais centradas exclusivamente na relação entre moradia e trabalho, abarcando outras dimensões que elucidam e manifestam os processos fragmentários, tais como lazer, mobilidade e consumo.

Dentro desse panorama, a mobilidade é inicialmente concebida como a ligação entre essas dimensões cada vez mais fragmentadas do cotidiano, abrangendo áreas como habitação, consumo, lazer, trabalho, educação e saúde, entre outras. A mobilidade

⁴ Tradução de Legroux (2021): “alors qu’ils étaient disjoints dans le champ scientifique, les mobilités, au sens social, et les déplacements physiques sont désormais fortement articulés [...] Dans cette perspective, l’accès à la mobilité n’est pas également distribué parmi les classes sociales et constitue un puissant facteur d’exclusion”.

envolve tanto a consideração dos tempos necessários para o deslocamento físico dos indivíduos, quanto o tempo requerido para financiar esses deslocamentos, além de elementos espaciais como distâncias e barreiras físicas e simbólicas (Legroux, 2021).

Portanto, o estudo de Legroux (2021) tem como objetivo demonstrar como essa abordagem ampla da mobilidade e das práticas cotidianas de deslocamento pode enriquecer o debate e o método de compreensão dos processos de fragmentação socioespacial.

O autor supracitado ainda conclui que há uma diversidade de práticas de mobilidade que surgem dentro do espectro que varia da liberdade absoluta de movimento à completa determinação dos deslocamentos pelo sistema dominante.

Este alerta é válido, já que há décadas, levando em consideração a realidade brasileira, o sistema rodoviarista de mobilidade converge para o automóvel como o principal meio de locomoção, influenciando a produção espacial das cidades, fazendo com que haja um acirramento das distâncias atreladas ao surgimento de projetos públicos de moradias populares afastadas das áreas centrais, gerando vazios urbanos junto a maior necessidade do uso do automóvel (Santos, 1990). O efeito desse processo é o surgimento de vias dedicadas preferencialmente à circulação de veículos, gerando a intensificação dos processos fragmentários no que diz respeito aos aspectos físicos desses espaços.

Do ponto de vista da fragmentação socioespacial, o modelo rodoviarista tem impactos nas formas urbanas fragmentadas, isto é, na intensificação de rupturas, descontinuidades, fragmentos, da dispersão urbana. Isto é associado a um modo de vida, em que a lógica dominante (do espaço concebido) definiu a mobilidade como sendo a conexão entre áreas fortemente especializadas e separadas: da casa ao trabalho, do trabalho à academia, da academia para o shopping, do shopping para o clube etc. [...] A fragmentação da mobilidade também expressa uma fragmentação social no movimento, com a criação de diferentes circuitos separados, para os pobres, os ricos, as mulheres, os idosos etc. (Jirón, 2010). (Legroux, 2021, p. 5)

Esses fatores trazem à realidade das cidades brasileiras uma problemática que envolve uma crise da mobilidade enquanto resultado do modelo rodoviarista, “ligado ao modelo ou regime urbano neoliberal, [...] com o abandono progressivo dos investimentos em infraestruturas de transporte público dito de massa” (Legroux, 2021, p. 5). Próprio da lógica fragmentária, essas dinâmicas passam a influenciar os processos de estruturação, levando a uma redefinição do par público-privado (Legroux, 2021), se apresentando em diferentes escalas, seja ela metropolitana (Santos, 1990) ou em cidades médias (Linares, 2009).

Essa realidade remete ao distanciamento da lógica unitária da cidade (Prévôt-Schapira, 2001), revelando verdadeiros espaços em fragmentos, sejam eles definidos enquanto cidades de muros (Caldeira, 2000), espaços fechados (Hidalgo e Borsdorf, 2005; Sposito e Góes, 2013;), ou mosaicos de fragmentos não conectados (Séguin, 2011), levando a mobilidade a se apresentar enquanto meio de combate às desigualdades, no sentido de alcance da cidade em sua totalidade, ou no sentido contrário, de intensificar essas desigualdades, aguçando processos como a própria fragmentação socioespacial. Dessa forma, a falta de acessibilidade ou a baixa mobilidade passam a criar barreiras, levando a perda do direito à cidade e da justiça espacial (Soja, 2010; Legroux, 2016, 2021).

É notório que o estudo das infraestruturas de transporte, a predominância do uso de automóveis e o aumento das distâncias desempenham um papel físico significativo na configuração e nos processos de fragmentação socioespacial. Contudo, salienta Legroux (2021) que é crucial reconhecer que o método utilizado para analisar tanto a mobilidade cotidiana quanto os processos de fragmentação permanecerá incompleto caso não seja complementado por pesquisas empíricas que sejam capazes de capturar as práticas reais e cotidianas dos indivíduos.

1.3 Práticas cotidianas de mobilidade e as desiguais estratégias de locomoção

Julgamos que as práticas de mobilidade, que se reproduzem socioespacialmente a partir dos movimentos cotidianos, mantêm uma relação dialética com as lógicas predominantes, seja ela centro-periférica ou fragmentária, influenciando suas estruturas, assim como por elas são influenciadas.

Como afirma Lévy (2009), as práticas cotidianas mais banais como ir ao trabalho, conversar num ônibus, ir ao mercado, passar a tarde em um parque, são atividades comuns que devem ser pensadas à luz da mobilidade, podendo ser entendidas a partir da escala do corpo na sua relação com os espaços e os objetos técnicos (Banister, 2011). Nesta direção, salienta Balbim (2003), as práticas de mobilidade cotidiana são fundadas nos esquemas individuais, se relacionando às “razões e normas sociais, espaciais e técnicas, que revelam características próprias de cada lugar” (p.174), levando a possibilidade de adaptação dos sujeitos em criar possibilidades diante os sistemas impostos, às intenções expressas no plano urbano e às funções dos objetos instalados.

Por conseguinte, estamos diante de um conjunto de práticas espaciais que podem assegurar dinâmicas autônomas, negando visões que a supõe como algo habitual ou repetitivo, sendo, na realidade, resultado de relações que se exprimem das escolhas individuais diante de organizações socioespaciais concebidas. Dessa forma, é importante valorizar o papel dos cidadãos como sujeitos ativos na produção do espaço urbano, “ainda que seus limites e possibilidades não sejam os mesmos dos agentes produtores do espaço urbano, como as empresas [...], [e o] poder público” (Góes e Sposito, 2016, p. 41)

Para Souza (2013),

as práticas espaciais se fazem, seguramente, imprescindíveis, e é por isso igualmente imprescindível elucidá-las e valorizá-las. De toda maneira, qualquer transformação social relevante, independentemente do seu conteúdo ético-político, é impensável à revelia do espaço (p. 237).

Desta forma, as práticas espaciais criam seu espaço, dominando-o e apropriando-se, associando “estritamente no espaço percebido a realidade quotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes que ligam os locais de trabalho, da vida ‘privada’, dos lazeres)”. (Lefebvre, 1981, p. 42 *apud* Souza, 2013, p. 239).

Não por acaso que, apoiado nas ideias de Lefebvre, Souza (2013) destaca a importância e necessidade de decifrar o espaço para compreensão das práticas espaciais,

em que a “espacialidade (a organização espacial, a territorialidade, a ‘lugaridade’...) é um componente nítido e destacado da forma de organização, do meio de expressão e/ou dos objetivos a serem alcançados.” (p. 241). Essa dinâmica insere-se em uma relação em que os sujeitos da ação estão situados “espacio-temporalmente en un contexto intersubjetivo desde el cual le dan sentido al espacio y al otro, em processo constante de interpretación (resignificación) y de construcción de los espacios de vida” (Lindón, 2006, p.357).

Convergindo a tal ideia, Certeau (1994), ao comentar sobre as práticas de mobilidade, destaca que os percursos empregados dão forma aos espaços, “a esse respeito, os movimentos de pedestres formam um desses ‘sistemas reais cuja existência de fato constrói a cidade’. Não os localizamos; ou melhor, são eles que se espacializam” (p.28).

Dessa forma surgem intenções através dos objetos que agrega e agrupa indivíduos num mesmo grupo de ações, que possibilita tratar como agentes específicos os grupos de pessoas que se deslocam no espaço urbano, empregando um ou outro modo de transporte. “Afinal, analisar o processo social a partir da produção do espaço é apreender a intenção depositada nos objetos como forma de compreensão das ações que os animam e vice-versa.” (Balbim, 2003, p. 179). Essa ação, ou ato, trata-se aqui de um comportamento orientado para atingir uma finalidade, neste sentido, a cada objeto escolhido cabe um propósito (Santos, 1996). Isso confere práticas de mobilidade segundo modos de transportes específicos.

Balbim (2003) salienta que “as práticas espaciais referem-se também aos objetos empregados na ação e ao lugar do qual parte a projeção da ação”, levando a formação da personalidade dos sujeitos segundo o modo de transportes e os objetos empregados em seus deslocamentos, fazendo surgir estratégias de mobilidade através de objetos que ligam indivíduos em grupos de ações similares, possibilitando tratar como “agentes específicos os grupos de pessoas que se deslocam empregando um ou outro modo de transporte”. (p. 179)

Tal perspectiva se enquadra na concepção de Santos (1996) ao destacar que o espaço “é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá” (p.51). É a partir dos objetos associados às ações que, para Balbim (2003), efetuam-se diferentes aptidões para a mobilidade, fazendo com que cada indivíduo possa reger suas “trilhas espaço-temporais” o tornando “mais ou menos apto para a efetivação das diversas formas de mobilidade” (p. 184).

Entre essas mobilidades eclodem tensões entre grupos sociais que se movimentam e reivindicam pelo e no espaço, representados pelos diferentes modos de locomoção, principalmente pelas diferenças entre o acesso e uso dos sistemas de transporte, sejam eles público ou privado. Como salienta Balbim (2003), a percepção do espaço e do tempo não são as mesmas quando consideramos suas diferenças, que também refletem as diversas “práticas, interesses e possibilidades”, sejam eles pedestres, automobilistas, usuários dos modos coletivos, ciclistas, motociclistas, taxistas, mototaxistas, motoristas de transporte por aplicativo. Dessa forma, a divisão modal passa a se inserir como “a forma mais objetiva de instituir-se grupos ou classes entre aqueles que se deslocam no espaço cotidiano” (p. 177).

O autor supracitado salienta que além das semelhanças e dissemelhanças nas escolhas de estratégias de locomoção entre diferentes grupos, as transformações nas formas de se mover cotidianamente é a evidência de uma mobilidade cada vez mais banal, com maior número de movimentos, contudo, se tornando cada vez menos previsível, com maiores incertezas e desafios.

Sposito, Texeira e Silva (2022) argumentam que essas práticas apontam para uma mudança nas práticas espaciais contemporâneas, que refletem uma lógica fragmentária em oposição à lógica centro-periférica. Esses fatores estão diretamente relacionados às novas maneiras de consumo e às transformações dos modos de produção e reprodução socioespacial. Se antes havia a necessidade de concentrar atividades e serviços em espaços centrais, atualmente estamos diante de técnicas que nos permitem que a proximidade temporal seja tão importante quanto a proximidade física.

Essa dinâmica permite a descentralização da produção e a maior maleabilidade no uso do espaço urbano, ocasionando a dispersão das atividades econômicas em espaços cada vez mais amplos e distantes das áreas centrais, gerando uma maior demanda por deslocamentos, aumentando principalmente a demanda por veículos motorizados (Carvalho, 2011). Essa realidade se traduz na criação de múltiplos centros de atividade, dificultando a coordenação dos deslocamentos e o planejamento de infraestrutura de transporte adequada para as diferentes estratégias de mobilidade regidas por diferentes sujeitos.

É dentro desse modelo que Legroux (2021) destaca a “exaltação de uma solução individual (o carro ou a motocicleta) para enfrentar as distâncias, ou a inexistência ou ineficiência do transporte público” (p. 6). Para o autor, a “crise da mobilidade” é caracterizada pelo aumento do tempo de deslocamento, poluição, falta de conforto e

custos insustentáveis do transporte, direcionando a um modelo de mobilidade que reforça a privatização do espaço público e leva ao consumo de grandes áreas de espaço urbano, resultando em um transporte público cada vez mais precário e ao aumento dos veículos privados, o que agrava ainda mais essa problemática.

Com este forte crescimento do número de automóveis nas duas últimas décadas, os proprietários de automóveis, que eram, outrora, privilegiados (quando menos automóveis circulavam) são hoje em dia também claramente afetados na qualidade dos seus deslocamentos. Sistêmica, a crise da mobilidade cotidiana afeta todos os setores da sociedade, embora em intensidades diferentes. Assim, de forma paradoxal, a relativa democratização do automóvel a partir dos anos 2000, com o crescimento sem precedentes das frotas de carros e motocicletas, levou à acentuação da chamada “crise da mobilidade”. (Legroux, 2021, p. 7)

Dessa maneira, com a baixa possibilidade de escolhas adequadas de modos de transporte surgem novas e diversificadas estratégias de mobilidade (Ribeiro, 2008; Olmedo, 2016; Silva, 2018; Moraes, 2021)⁵ como forma de fuga das barreiras pré-estabelecidas por um espaço concebido e pensado para o uso do automóvel. Ou mesmo, reafirma estratégias já consolidadas pelos sujeitos que não tem acesso a veículos motorizados particulares, ratificando a caminhada e o uso das bicicletas (Augé, 2009) como importantes práticas, que não refletem apenas uma característica de precariedade no que tange a possibilidade de se mover na cidade.

Legroux (2021), a caminho de concluir suas ideias, discorre sobre a noção de "práticas subversivas de mobilidade"⁶, referindo-se às atividades cotidianas de deslocamento que desafiam a fragmentação e alienação da vida diária através da apropriação e criação de espaços diversos como forma de resistir ao espaço abstrato criado pelo Estado e setor privado. Tais práticas geram diferenças e rupturas no espaço dominante, constituindo um espaço diferencial de resistência. A análise dessas práticas deve levar em consideração a distinção entre as diferenças induzidas e as diferenças produzidas (Lefebvre, 1974). Sendo estas últimas representadas pelos rompimentos e rupturas nos espaços pensados exclusivamente para os carros e motos.

⁵ As obras referenciadas apresentam uma análise sobre a mobilidade cotidiana em áreas periféricas, com destaque para as estratégias de mobilidade adotadas pela população de baixa renda. Os autores destacam a importância da acessibilidade como fator determinante da exclusão social e das desigualdades espaciais e apontam para a necessidade de políticas públicas que garantam o direito à mobilidade para todos os segmentos da população.

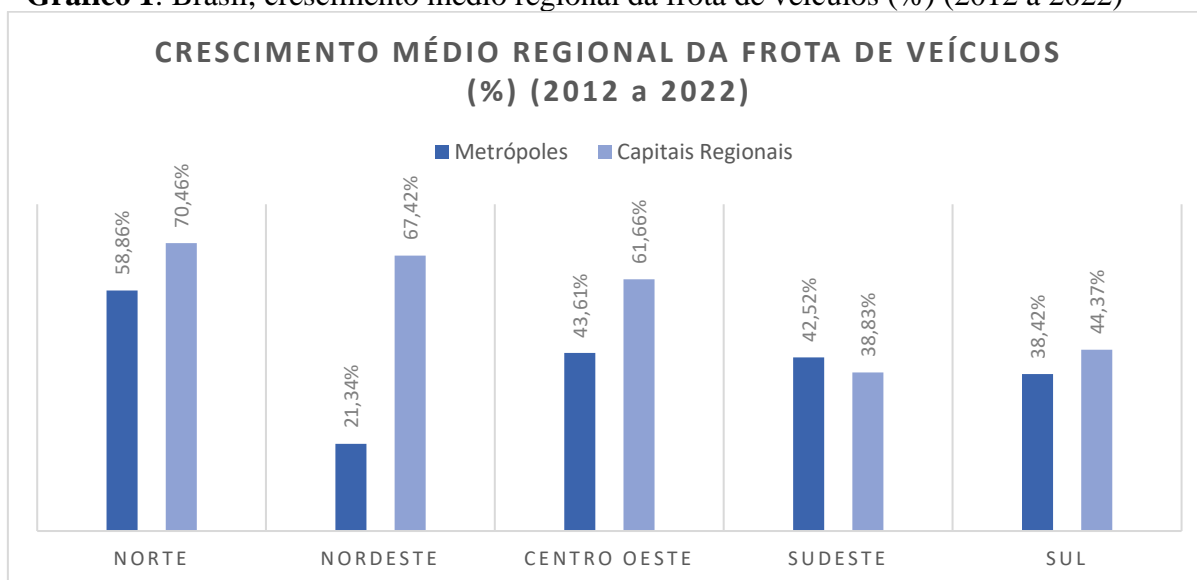
⁶ Inspira-se no termo “mobilidades subversivas” (Cohen, Cohen e Xiang, 2017).

Desta forma, o corpo e o tempo tornam-se necessários para identificar as possibilidades de apropriação e criação em uma análise da mobilidade e da fragmentação em uma perspectiva socioespacial, permitindo uma compreensão mais aprofundada da forma como as pessoas utilizam o espaço-tempo para criar seus próprios espaços de resistência. Nesse sentido, a corporeidade é vista como um dos principais instrumentos contra hegemônicos, que pode ser usado para criar identidades, histórias e resistências que constituem um caminho para o espaço diferencial (Legroux, 2021).

Se atentando especificamente à realidade brasileira, Vasconcellos (2005) e Legroux (2016; 2021) nos apresentam uma análise do sistema rodoviário nas últimas décadas, com foco na estratégia da indústria automobilística em produzir carros de pequenas cilindradas para acelerar a generalização do automóvel como meio de transporte. Esse processo resultou em um aumento significativo na taxa de motorização dos municípios brasileiros de mais de 500.000 habitantes e nas quinze principais regiões metropolitanas do país (Ribeiro e Rodrigues, 2013).

Contudo, destacamos os dados do Gráfico 1, demonstrando a crescente importância das cidades com funções intermediárias na rede urbana brasileira em comparação ao crescimento médio da frota de veículos em áreas metropolitanas.

Gráfico 1: Brasil, crescimento médio regional da frota de veículos (%) (2012 a 2022)



Fonte: Ministério do transporte. (2023). Organização: elaboração própria.

Nota-se que, a única região onde não houve a superação do crescimento médio de frota de veículos por parte das Capitais Regionais em relação às áreas metropolitanas foi na região Sudeste, contudo, com uma taxa de crescimento médio muito aproximada.

Dessa forma, podemos afirmar que o modelo rodoviarista não é de exclusividade das regiões metropolitanas, convergindo as afirmações de Sposito e Sposito (2020) e Legroux (2021) para atentar-se à lógica fragmentária sob seu aspecto de multiescalaridade.

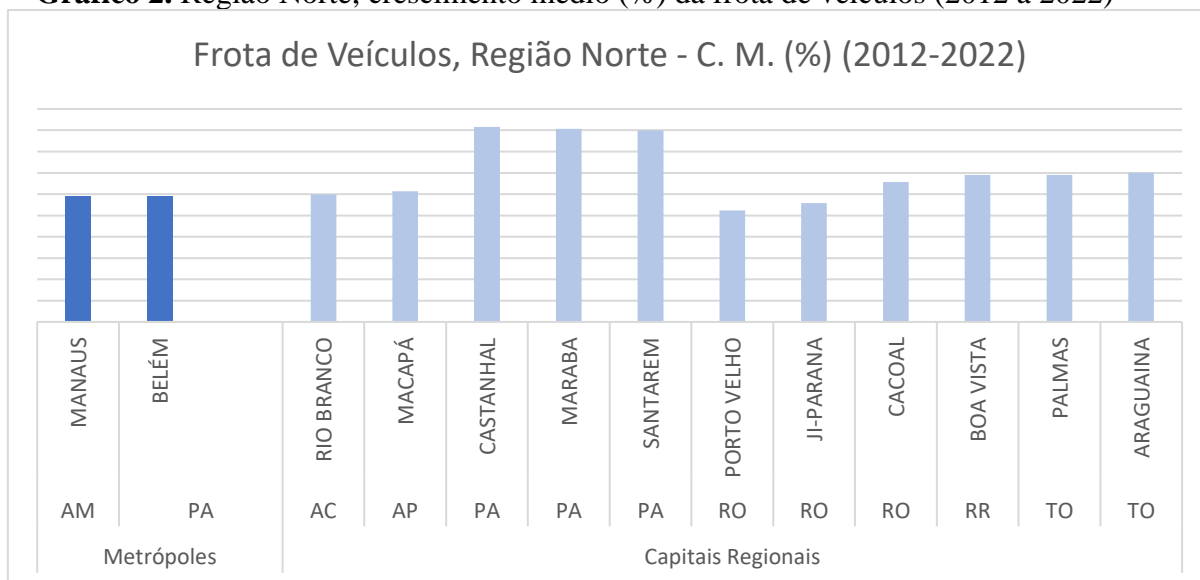
Sposito, Texeira e Silva (2022) nos ajudam a compreender essa problemática, demonstrando, principalmente, os efeitos negativos da falta de investimentos em transporte público e infraestrutura urbana nessas cidades, o que prejudica a qualidade de vida e o acesso a serviços e oportunidades para grande parte da população:

Na época da “cidade do carro”, desde a década de 1970, no Brasil, além das metrópoles, as cidades médias são os locais onde a precariedade do transporte público favorece o automóvel individual e os transportes alternativos, como a ‘uberização’ e os mototáxis. Estes aspectos impactam a experiência urbana, pois a limitação de infraestrutura local, seja em termos de transporte público ou mesmo em termos de infraestrutura que permita uma melhor caminhabilidade, implica acessos desiguais entre as áreas que concentram atividades econômicas e o local de residência de habitantes que utilizam o transporte público, ou realizam o deslocamento ativo. (p. 138)

As práticas de mobilidade não são neutras e estão ligadas às estratégias de diferenciação social, que por sua vez são reflexos dessas estruturas desiguais e da sua reprodução. Isso significa que as escolhas modais, ou seja, a escolha do meio de transporte utilizado, mesmo no que se refere às cidades médias, são influenciadas por relações sociais conflituosas (Legroux, 2021).

Porém, vale destacar que há disparidades que atenuam essa problemática quando observadas em diferentes escalas, ocasionadas por diversos fatores, tais como renda, densidade demográfica, infraestrutura de transporte público e perfil socioeconômico. O cruzamento desses dados reforça a complexidade das problemáticas envolvendo a mobilidade em diferentes regiões do Brasil e revelam a importância de um olhar atento para a região amazônica.

Quando ampliamos a escala e nos atentamos apenas para essa região, identificamos que apesar das Capitais Regionais terem um papel tão relevante quantos as metrópoles em suas taxas de crescimento médio de frota de veículos, três cidades se destacam, atuando com uma particular centralidade, sendo elas Castanhal, Marabá e Santarém (GRÁFICO 2), que fazem parte da rede urbana paraense. Essas cidades têm em comum um crescimento médio de suas frotas de mais de 90% nos últimos 20 anos e se apresentam como as principais articuladoras da rede urbana estadual do Pará, mantendo fortes relações com a Região Metropolitana de Belém (RMB).

Gráfico 2. Região Norte, crescimento médio (%) da frota de veículos (2012 a 2022)

Fonte: Ministério do transporte. (2023). Organização: elaboração própria.

Ferreira (2016), se concentrando no caso específico dessas três cidades destaca os principais fatores que ajudam a entender parte desse fenômeno: a *disponibilidade de recursos financeiros*, já que as mesmas apresentam uma economia relativamente forte em comparação com outras cidades de mesmo porte, sendo polos econômicos regionais, podendo concentrar maior disponibilidade de recursos financeiros para aquisição de veículos; *infraestrutura viária relativamente desenvolvida*, com a existência de estradas pavimentadas, aeroportos e portos fluviais que facilitam o transporte de mercadorias e pessoas; e a *densidade populacional* relativamente alta em comparação com outras cidades da região amazônica.

Além disso, apresentam particularidades que podem impactar essa dinâmica. A cidade de Castanhal, por exemplo, apresenta-se como um polo comercial importante na região nordeste do estado do Pará, com uma proximidade com a RMB significativa (Ribeiro, 2017), podendo resultar em uma influência das tendências de consumo e comportamento dos seus moradores. Marabá, por sua vez, se destaca como um polo econômico importante na região sudeste do estado, sendo um importante centro de produção de *commodities* e possuindo uma grande quantidade de empresas prestadoras de serviços. Já a cidade de Santarém se apresenta como um polo turístico importante na região do oeste paraense, recebendo muitos turistas todos os anos e se destacando como um importante centro comercial e logístico (Ferreira, 2016).

A partir desse ponto, surge a necessidade de uma distinção das cidades médias, visando uma melhor compreensão dos contextos em que estão inseridas, levando em consideração suas particularidades. No entanto, é importante ressaltar que o objetivo não é classificá-las enquanto médias ou não, levando em conta sua complexidade e seu papel na rede urbana. Para isso, foram utilizados como embasamento os estudos de Trindade Júnior e Pereira (2007) e Ribeiro (2017, 2020).

A finalidade dessa contextualização, reside em uma compreensão da inserção dessas cidades no âmbito de uma complexa rede urbana amazônica, para que posteriormente, possamos ter uma noção de como seus processos de estruturação e reestruturação urbana e da cidade podem se relacionar com a predominância de suas lógicas socioespaciais predominantes, sendo centro-periféricas ou fragmentárias. Especial atenção é dada às cidades de Castanhal e Marabá, que são objetos de estudo da presente pesquisa.

1.4 As cidades médias no protagonismo: Castanhal e Marabá, no estado do Pará

Amaral e Ribeiro (2016) enfatizam o papel de Castanhal enquanto cidade média, por conseguinte, Trindade Júnior e Pereira (2007) destacam Marabá em função similar na rede urbana paraense. Essas análises evidenciam a relevância de ambas para o contributo da configuração e do funcionamento da estruturação urbano-regional. Vale ressaltar que Maia (2010) e Sposito (2001, 2004) consideram o papel de intermediação das cidades médias como essencial na identificação dessa tipologia, concordando que essa noção se aplica “[...] às cidades que apresentam uma concentração e centralização econômicas expressivas, provocadas pela confluência do sistema de transporte [...]” (p.23).

Nesse contexto, Melazzo (2012) enfatiza que as cidades médias são o resultado de uma rede urbana complexa, com uma história e desenvolvimento específicos. Além disso, o autor supracitado destaca o papel ativo dessas cidades na criação de novas centralidades, o que leva a uma reconfiguração da própria rede urbana, impulsionada pelas suas dinâmicas econômicas. Essa perspectiva ressalta a importância das cidades médias como elementos nodais na estrutura da rede urbana, desempenhando um papel central de onde se originam influências e direcionamentos para a organização socioespacial e econômica. Consequentemente, essa dinâmica confere uma maior complexidade à rede urbana como um todo. Em suma, o autor argumenta que as cidades médias não são meramente integrantes passivas de fluxos e lógicas mais abrangentes, mas sim espaços onde esses fluxos e lógicas se manifestam de maneira significativa e ativa.

Além disso, é imprescindível salientar, conforme enfatizado por Ribeiro (2020), que o conceito de cidade média está intrinsecamente vinculado à sua capacidade de exercer uma centralidade com relevância regional. Nesse contexto, a cidade média atua como uma intermediária entre as cidades de menor centralidade situadas em sua esfera de influência e as metrópoles, que possuem uma centralidade mais proeminente. Dessa maneira, a centralidade desempenha um papel crucial na dimensão da área de influência de uma cidade. Quanto maior, mais abrangente espacialmente será sua influência.

Essas cidades se destacam pela manifestação de interações espaciais intensas, complexas e multidirecionais, que são marcadas pela presença de múltiplas escalas de atuação (Catelan, 2013). No entanto, é imprescindível considerar que essa intensidade, multidirecionalidade e multiescalaridade devem ser analisadas em conjunto com a formação socioespacial específica na qual a cidade está inserida (Corrêa, 2007). Conforme observado por Ribeiro (2020), embora seja prematuro falar de um conceito

totalmente estabelecido de cidade média, já existem diversos elementos que contribuem para a sua caracterização. Entre esses elementos, se destaca “o contingente populacional, a situação espacial favorável, o papel de intermediação entre as pequenas e grandes cidades, a centralidade regional, a densidade do espaço urbano e as densas e complexas interações espaciais” (p. 224). No entanto, o autor destaca a importância de considerar as especificidades regionais, apesar da viabilidade e relevância das generalizações, tanto na definição do conceito de cidade média quanto no estabelecimento de tipologias aplicáveis a diferentes espaços.

Essa atenção às particularidades regionais é substancialmente crucial em um país como o Brasil, caracterizado por uma vasta extensão territorial e processos históricos de ocupação distintos, com objetivos e estratégias variadas. Conforme observado por Maia (2010), no contexto urbano brasileiro, as cidades classificadas como médias exibem similaridades, mas também revelam diferenças em sua estrutura e dinâmica. Nessa mesma linha de pensamento, Castello Branco (2007) reconhece as desigualdades espaciais no contexto nacional, o que resulta na coexistência de áreas com diferentes níveis de densidade urbana.

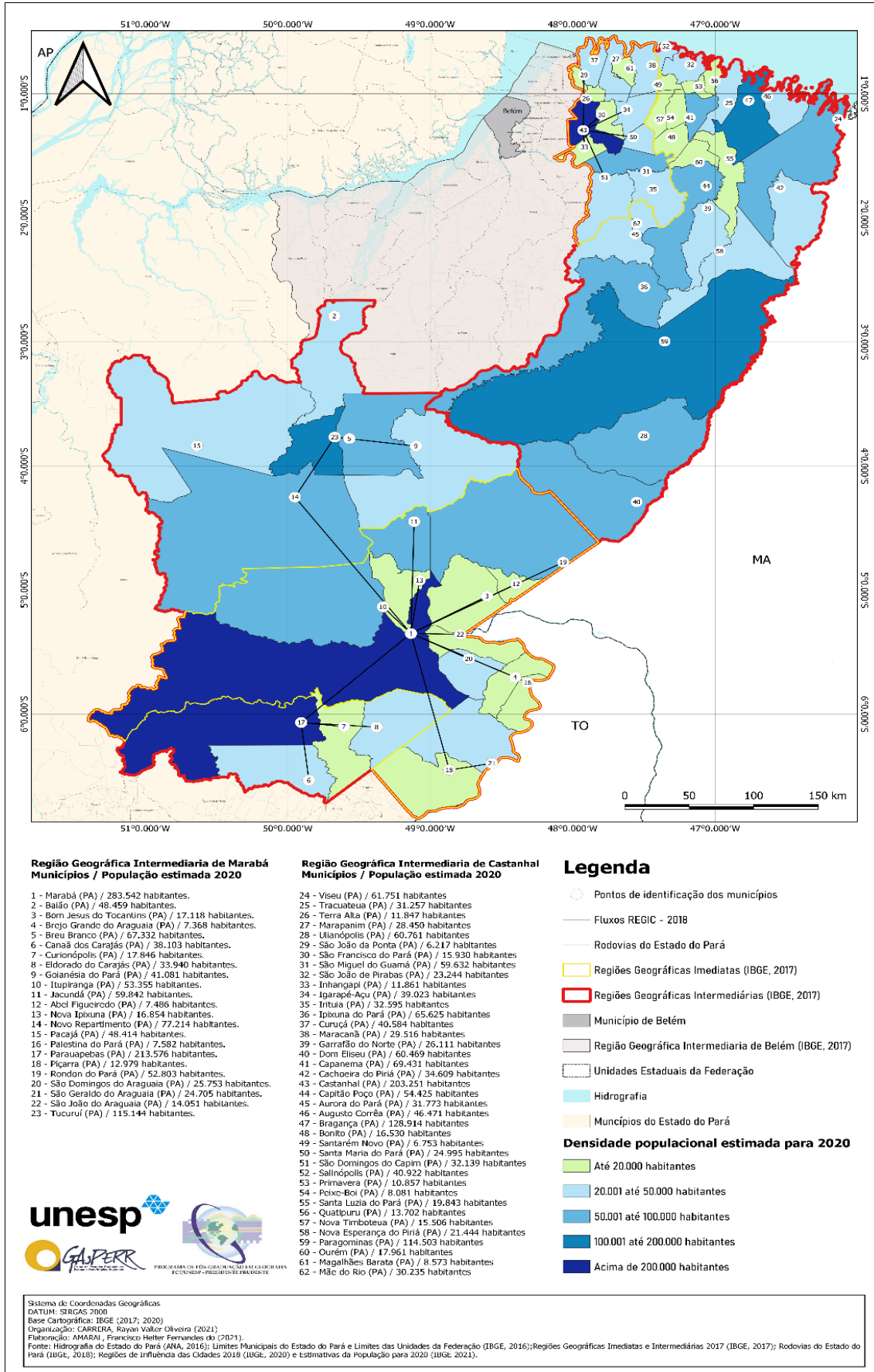
A região amazônica, por exemplo, apresenta uma formação socioespacial distinta do restante do país, especialmente da região Centro-Sul. Santos e Silveira (2002) descrevem a Amazônia como uma região de baixa densidade demográfica e técnica, caracterizada por uma mecanização limitada em comparação com outras regiões. Essas diferenças também se refletem na rede urbana e nas características das cidades. Nas cidades médias dessa região é comum encontrar menor densidade populacional, menor modernização do espaço urbano e um número reduzido de cidades em sua área de influência em comparação com as cidades médias da Região Concentrada. Portanto, a aplicação de critérios genéricos para identificar cidades médias em todo o país pode levar à subestimação ou até mesmo à ausência de cidades nesse nível hierárquico na região amazônica (Ribeiro, 2020).

Amaral (2010) e Ribeiro (2017; 2020) realizaram estudos sobre as cidades médias de Marabá e Castanhal, respectivamente, e suas interações com a metrópole de Belém. Suas análises enfatizam a necessidade de considerar as particularidades regionais. Amaral destaca a importância de impor restrições a interpretações generalizadas, pois “as cidades médias da região, apesar de estarem inseridas na modernidade, por meio de relações verticais (da ordem distante), não são modernas do ponto de vista de sua estrutura territorial” (Amaral, 2010, p. 331-332).

No mais, Ribeiro (2020) destaca a necessidade de reconhecer as cidades médias com base em suas funções e posições na hierarquia da rede urbana, considerando de forma relativa elementos como o contingente populacional. É importante ressaltar que essa relativização não se restringe apenas às desigualdades territoriais, mas também às diferentes naturezas dos processos de urbanização, o que resulta em uma ampla diversidade de espaços urbanos e redes urbanas. Nesse contexto, Trindade Júnior (2010) aborda o conceito de urbanodiversidade amazônica para compreender essa variedade de configurações.

Em convergência a esse quadro, as cidades de Castanhal e Marabá apresentam uma relevante centralidade regional nas interações espaciais na rede urbana paraense, sendo classificadas como Capitais Regionais de nível C segundo o estudo do IBGE (2020) Regiões de Influência das Cidades (REGIC). Marabá está localizada na mesorregião do sudeste do estado, com uma Região Intermediária que engloba 22 municípios de menor posição hierárquica em sua rede urbana, e 12 municípios em sua Região Geográfica Imediata. Por sua vez, Castanhal é a principal cidade do nordeste paraense e está próxima à RMB, contando com uma Região Intermediária que abrange 38 municípios e 13 municípios em sua Região Geográfica Imediata, de acordo com dados do IBGE (2017). (MAPA 1).

Mapa 1: Marabá/PA e Castanhal/PA. Região de Influência e Regiões Geográficas.



Fonte: Elaboração própria (2021)

Essas informações ressaltam a importância de Castanhal e Marabá como centros de atração para municípios vizinhos, seja por questões de serviços, comércio ou outras atividades econômicas. Essa centralidade também é evidenciada pelo processo de crescimento urbano acelerado dessas cidades ao longo das últimas décadas, como demonstrado pelos dados do IBGE (2020) referentes à expansão de suas áreas urbanas desde a década de 1980. Entre os anos de 1980 e 2020, a área urbana de Castanhal apresentou um crescimento de cerca de 185%. Por sua vez, Marabá registrou um crescimento ainda mais significativo, com um aumento de aproximadamente 435% no mesmo período.

Durante o ano de 1991, as cidades de Marabá e Castanhal registraram as maiores taxas de população residente em áreas urbanas, com índices de 82,83% e 91%, respectivamente. Esse fator é um forte indicativo da urbanização populacional desses municípios (Trindade Júnior, 2006). Essa urbanização tem se refletido em uma expressiva expansão dos espaços urbanos.

Esses dados corroboram a análise de que essas cidades têm experimentado um intenso processo de urbanização, com significativo crescimento de suas áreas urbanas, o que tem impactado no planejamento e na gestão urbana desses municípios. Além disso, é importante mencionar a influência de atividades econômicas específicas no processo de desenvolvimento urbano dessas cidades.

Em Marabá, por exemplo, a presença de grandes mineradoras desempenhou um papel importante na transformação da cidade em um centro de investimentos capitalistas de alto nível (Souza, 2015; Carvalho, 2021). Já em Castanhal, a localização estratégica entre as rodovias BR-316 e PA-320, bem como a presença do setor comercial aquecido e das indústrias de confecção e calçados, contribuíram para a atração de novos investimentos e para o desenvolvimento econômico local (Breitenbach, 2006; Ribeiro, 2017, 2020).

Essas dinâmicas estão associadas a diferentes momentos e fatos histórico-geográficos, não ocorrendo de maneira linear ao longo das últimas décadas, havendo a influência de diversos fatores, como a expansão econômica das regiões, a migração de populações para essas cidades, a disponibilidade de infraestrutura e serviços públicos, entre outros. Esses processos associam-se às particularidades locais, contribuindo para desencadear um conjunto de mudanças relacionadas a processos de estruturação urbana (Rodrigues, 2015).

Souza (2015) salienta sobre o impacto dos investimentos estatais na Região Norte do Brasil, especialmente no Sudeste Paraense, impactando diretamente a cidade de Marabá, e como eles propiciaram mudanças significativas na estrutura demográfica da região, com a inversão da localização da população, que deixou de ser predominantemente rural e passou a estar em maior parte nas áreas urbanas a partir da década de 1980. O termo "investimentos estatais" se refere às políticas públicas que incentivaram a abertura de estradas e empreendimentos capitalistas na região de atuação nacional e internacional, com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico.

Contudo, a Região Nordeste do Estado destoa do padrão convencional de fronteira de expansão recente da região amazônica, uma vez que sua ocupação remonta a um período mais antigo e não está inserida na lógica dos grandes projetos⁷ (Ribeiro, 2017). Com a construção da rodovia Belém-Brasília, também conhecida como BR-010, e a desativação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) em 1965, se desencadeou uma reconfiguração espacial, reforçando a cidade de Castanhal em uma posição central, ampliando sua relevância no âmbito das atividades comerciais destinadas ao suprimento de sua própria região. Conforme observado por Ribeiro (2017), houve uma mudança de favorecimento no uso de rodovias em detrimento do uso de trilhos, o que intensificou as interações espaciais no nordeste paraense e permitiu a expansão de suas escalas para além do âmbito local.

No que diz respeito à região amazônica, Souza (2015) destaca o desenvolvimento de um sistema urbano em construção que, de acordo com Machado (1999), é resultado de duas formas de organização distintas: uma de caráter espontâneo e outra de caráter intencional.

a organização intencional, impulsionada pela ação governamental, das empresas e das instituições, e a ordem espontânea (auto-organizativa), produzida pelo mercado (de terras, de trabalho, de bens, de serviços etc.), pela ação das estruturas sociais coletivas e pelos indivíduos (Machado, 1999, p.120)

A ordem intencional se caracteriza pelo planejamento e estabelecimento de centros urbanos por meio de políticas governamentais que visam incentivar o desenvolvimento de polos econômicos, como agrícolas, mineradores e madeireiros, ou

⁷ Castanhal exemplifica a urbanodiversidade amazônica (Trindade Júnior, 2010), um fenômeno amplamente negligenciado nas análises, como destacado por Ribeiro (2017), que tendem a enfatizar as diferenças entre as realidades ribeirinhas e aquelas marcadas pelos grandes projetos minerais e energéticos.

por iniciativas privadas. Essa forma de organização engloba os núcleos urbanos que surgiram a partir de projetos de colonização do governo, como os ocorridos na região da Transamazônica e na rodovia BR-364 em Rondônia, além dos grandes empreendimentos de mineração que deram origem a núcleos urbanos privados, conhecidos como *company towns*.

Por outro lado, a ordem espontânea está relacionada ao surgimento de povoados rurais que se estabeleciam nas proximidades de grandes fazendas, assentamentos e estradas, crescendo gradualmente e se transformando em cidades (Souza, 2015). É importante ressaltar que a primeira forma de organização se assemelha ao contexto de formação socioespacial da cidade de Marabá⁸, enquanto a segunda está mais relacionada à cidade de Castanhal.⁹

Dessa forma, ambas as cidades se apresentam em espaços particulares presentes em uma totalidade, ou seja, “um espaço que, possuindo características particulares, acaba por se diferenciar de outros espaços que integram a mesma totalidade. Na situação concreta aqui analisada, a totalidade é representada pela Região Amazônia” (Ribeiro, 2017, p. 122).

Acreditamos que essas diferenças podem influenciar as lógicas socioespaciais predominantes nessas cidades. Enquanto Castanhal mantém uma aparente proximidade a lógica centro-periférica, não passando por impactos em seu processo de estruturação ocasionados por agentes atrelados ao capital nacional e internacional que viesse a modificá-la por meio do surgimento de novas centralidades, a cidade de Marabá apresenta uma diferente realidade que, diante os grandes projetos, “influenciaram na formação espacial [...] e na própria organização intraurbana” (Souza, 2015), levando “à estruturação de uma cidade dividida em vários núcleos habitacionais”, apresentando em sua estrutura uma cidade “polinucleada” (p.51).

Conjunto a tais características particulares e a ineficiência dos sistemas de transportes predominante no contexto das cidades médias e a crise da mobilidade destacada por Legroux (2021), podemos levantar os seguintes questionamentos: como as cidades médias de Castanhal e Marabá, diante suas diferenças e particularidades, podem manifestar a incidência de uma lógica socioespacial fragmentária? E como tal dinâmica pode ser estruturada-estruturante de um modelo de mobilidade socioespacial? (Bastazini, 2022)

⁸ Ver Souza (2015)

⁹ Ver Ribeiro (2017)

Podemos somar a esse contexto as assertivas de Miyazaki (2013), quando destaca que,

[...] a reestruturação urbana e da cidade, por meio das dinâmicas e lógicas que as orientam, têm um papel relevante na (re)configuração das morfologias urbanas atuais. Hoje, mora-se cada vez mais distante dos locais de trabalho, consumo e lazer. Os sistemas de transporte e comunicação permitem essas realocações, gerando formas urbanas cada vez mais descontínuas, dispersas e descompactas. Têm-se assim mudanças não só restritas às formas, mas principalmente em relação aos usos e os conteúdos das diferentes partes do espaço urbano [...]. (p. 61)

Tal afirmativa ajuda a elucidar a hipótese de que esses centros urbanos, Castanhal e Marabá, presentes no contexto urbano da região amazônica-paraense, estão se tornando cada vez mais complexos e sendo passíveis de formas urbanas cada vez mais dinâmicas e extensas, dispersas e fragmentadas. Por consequência, analisá-las sob a ótica de uma passagem de lógica – da centro-periférica à fragmentária – nos leva a entender melhor os processos de reestruturação recentes que as permeiam e a que níveis essa passagem de lógica está se consolidando.

Portanto, antes de nos concentrarmos exclusivamente nas práticas de mobilidade que ronda o cotidiano dos habitantes dessas cidades, o que nos permitirá analisar a fragmentação socioespacial em um sentido abrangente, é importante compreender os movimentos decorrentes das diferentes áreas desses espaços urbanos, quantificando-os e qualificando-os. Para Miyazaki, essa é uma abordagem dinâmica, que vai além das formas físicas, buscando compreender também a dinâmica dos usos, das funções e dos movimentos que constituem as estruturas das cidades, objetivo do próximo capítulo.

2. CONCEBER EM FRAGMENTOS: AS LÓGICAS SOCIOESPACIAIS PREPONDERANTES NAS CIDADES DE CASTANHAL E MARABÁ

2.1 Nota Metodológica 2

Atividade 2 - Levantamento documental

Para este seguimento da pesquisa, houve a coleta das informações na reunião de documentos importantes à pesquisa, com uso de descrição e transcrição, para a possibilidade de ordenação das informações com a seleção dos principais dados (Laville e Dionne 1999).

Este levantamento foi estabelecido por diferentes momentos. O primeiro voltado à compreensão do processo de formação socioespacial e a estruturação, urbana e da cidade, de Castanhal e Marabá, utilizando trabalhos relevantes, a exemplo de Trindade Júnior (2006), Ribeiro (2015, 2017, 2020), Souza (2015), Rodrigues (2015), Cruz (2019), Santos (2019) e Vieira e Souza (2023).

Num segundo momento houve a necessidade e identificação das estruturas do sistema de mobilidade atrelado aos fluxos que ligam e dão sentido à relação centro-periferia que compõe esses espaços urbanos. A coleta desses dados foi efetivada a partir de visita a diversos órgãos. Para o caso específico de Castanhal, as visitas ocorreram nas seguintes instituições: Secretaria Municipal de Trânsito (SEMUTRAN), Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAGE), Universidade do Estado do Pará (UEPA) e Casa da Cultura de Castanhal. Já para Marabá sucederam nas seguintes entidades: Departamento Municipal de Trânsito (DMTU), Secretaria Municipal de Planejamento e Controle (SEPLAN), Superintendência de Desenvolvimento Urbano (SDU) e na Casa da Cultura de Marabá. Importante destaque aos dados fornecidos pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), com informações estatísticas e geográficas relevantes dentro do contexto urbano regional das cidades analisadas.

Os dados coletados em todas as etapas da presente pesquisa foram organizados e registrados em formato de arquivos de texto, sendo armazenados em um computador pessoal. Além disso, utilizou-se a tecnologia de armazenamento em nuvem, por meio do compartilhamento de arquivos em uma conta pessoal e uma conta institucional vinculada à UNESP.

Atividade 3 - Trabalhos de campo de caráter exploratório

Para este ponto em específico levamos em consideração as colocações de Frias (2019), do qual salienta que devemos nos deslocar para o campo a fim de executar um conjunto de procedimentos metodológicos que nos possibilitem adquirir conhecimento, realizar análises e representar adequadamente o fenômeno em estudo, fundamentando-nos em uma abordagem espacial.

Vamos a campo para responder questões a respeito da ordem espacial dos fenômenos que estudamos. Seja através da coleta de amostras de solo ou de entrevistas e da elaboração de croquis, visitamos nossas áreas de estudo para obter dados que nos permitam elaborar modelos, gráficos, mapas e outras representações do objeto de estudo nos quais a sua espacialidade figure um aspecto fundamental para a sua compreensão. (FRIAS, 2019, p. 81)

Em meio a essa perspectiva, nos concentramos na obtenção de dados mediante a observação dirigida, a realização de levantamentos fotográficos, a identificação e mapeamento de elementos pertinentes a problemática estudada, bem como o estabelecimento de contato com os variados agentes e atores que dão vida aos espaços analisados. Esses levantamentos foram direcionados ao espaço urbano das cidades de Castanhal e Marabá, na busca de identificar as principais infraestruturas, a localização das áreas centrais e dos novos conteúdos que passaram a compor suas bordas, o cotidiano da população e as estruturas de mobilidade e trânsito que permeiam a estrutura urbana desses espaços. Esses trabalhos de campo foram organizados na seguinte forma:

- Em abril de 2022 ocorreram trabalhos de campo nas duas cidades. Para Marabá foi organizado pela equipe do FragUrb, com objetivo de levantamento de dados no âmbito do projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” (Processo: 2018/07701 – 8), com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Para Castanhal, os pesquisadores responsáveis pelo presente estudo estiveram à frente. Ambos os campos tiveram como foco principal a delimitação e reconhecimento das áreas centrais e dos novos conteúdos componentes das bordas de ambas as cidades.
- Em maio de 2023 os trabalhos de campo executados seguiram a configuração dos anteriores. Contudo, esses campos foram organizados exclusivamente pelos pesquisadores da presente pesquisa. Para esta etapa, buscou-se analisar o cotidiano da população e as estruturas de mobilidade e trânsito envoltos a esses

espaços urbanos. Para este momento, foi de interesse identificar as falas e as práticas de mobilidade dos cidadãos, assim como as ponderações sobre a mobilidade urbana dos agentes bem-informados a frente de instituições públicas como a SEMUTRAN, SEPLAGE, DMTU, SEPLAN e SDU.

O aporte técnico e o detalhamento das metodologias que abarcaram esses campos serão mencionados à frente. Nesse contexto, o trabalho de campo serviu como uma abordagem que nos proporcionou a oportunidade não apenas de nos aproximarmos do objeto de estudo e adquirirmos conhecimento da vida cotidiana que o cerca, mas também, de gerar novas análises a partir da realidade concreta presente nesses espaços (Cruz Neto, 2002).

2.2. *O urbano em novos paradigmas: entre a monocentralidade e a policentralidade – processos antagônicos ou complementares?*

Antes de nos direcionarmos especificamente às formas e aos conteúdos que compõem a vida urbana das/nas cidades de Castanhal e Marabá, cabe nos posicionarmos no sentido de que a produção do espaço não se dá apenas em seus aspectos materiais, “mas também de vida, de cultura, do modo de ser urbano” (Alves, 2019, p. 553).

Segundo a autora supracitada, essas produções e/ou reproduções resultam de processos socioespaciais que revelam, de maneira simultânea, mudanças e permanências. Nesse sentido,

ao falar nos processos de ruptura, a reprodução socioespacial supõe uma apropriação do espaço preexistente pela qual penetram modificações lentas na espacialidade consolidada até o ponto de ruptura, quando então há transformações, muitas vezes muito radicais, a ponto de não mais se perceberem as antigas lógicas que constituíam os espaços de outrora, com a criação de espaços com conteúdos aparentemente muito diferentes dos anteriores. (Alves, 2019, p. 553)

Por mais que em tal passagem Alves (2019) esteja dando ênfase aos contextos metropolitanos, mudanças de ritmos e dinâmicas em cidades médias podem corroborar para processos de reestruturação, ao ponto de haver mudanças de lógicas que refletem significativos redirecionamentos de padrões pré-estabelecidos em momentos pretéritos (Sposito, 2020). A passagem de lógica enquanto quebra de paradigmas, da centro-periférica à fragmentária, pode revelar variados graus de rupturas na conjuntura urbana em diferentes contextos socioespaciais, seja na metrópole ou na cidade média, como enfatizado no primeiro capítulo.

Dessa forma, em face às funções urbanas alteradas, ocorre o surgimento de novas demandas que resultam na reorganização espacial.¹⁰ Nesse contexto, Sposito (2020) propõe o emprego dos termos "estruturação" e "reestruturação" em associação com os conceitos de "continuidade" e "descontinuidade". Assim, a estruturação está relacionada à continuidade na produção da rede urbana ou da cidade, seguindo direcionamentos pré-existentes, enquanto a reestruturação está ligada a momentos de descontinuidade ou ruptura desses direcionamentos.

¹⁰ As reestruturações podem ser interpretadas como uma condição indispensável para preservar os diferentes níveis de acumulação capitalista. Ela representa uma ruptura significativa em relação à base prevalecente anteriormente. A exemplo prático, podemos destacar a transição de um regime fordista para um modelo de acumulação flexível (SPOSITO E SPOSITO, 2012).

Lefebvre (1974) destaca a tríade *homogeneidade/fragmentação/hierarquização* enquanto elementos indissociáveis para a compreensão dessas mudanças e ressalta que a homogeneidade desempenha um papel fundamental no processo de fabricação de elementos sociais e materiais, bem como nos métodos de gestão e controle. Contudo, essa homogeneidade surge como uma tendência resultante da fragmentação de espaços cada vez mais isolados, cada um com características distintas e específicas.

Em consequência, cabe reconhecer que essa dualidade espacial é submetida a uma hierarquia social. Embora haja uma propensão à homogeneização em diversas centralidades, esses espaços são estruturados em uma hierarquia de “importância”, onde agentes hegemônicos competem e disputam o poder, levando em consideração critérios como os investimentos econômicos, que são utilizados como base para a hierarquização espacial (Alves, 2019). Sendo assim, a visão de perda de uma lógica unitária da cidade (Prévôt-Schapira, 2001) continua a se apresentar com vividez.

Diante disso, ressaltamos a importância de compreendermos esse processo levando em consideração as formas espaciais, suas estruturas. Contudo, a compreensão abrangente do conteúdo fragmentário do espaço traduzida no cotidiano urbano e das práticas de mobilidade que o permeia requer igual rigor de investigação. Para tanto,

A análise do cotidiano urbano para entender os processos de fragmentação socioespacial implica compreender as suas principais dimensões, isto é, o que ocupa a maioria do tempo dos indivíduos nas sociedades capitalistas: o trabalho, a moradia, o lazer, o consumo e a mobilidade. Aprender as práticas espaciais e o cotidiano urbano através destas categorias pode permitir enxergar os processos fragmentários além das formas urbanas e configura-se como um método. Pode-se vislumbrar, de certa forma, uma fragmentação do próprio cotidiano urbano, no sentido da negação das possibilidades libertadoras do urbano vislumbrada por Lefebvre (1970) e fortemente ligada à modernidade (Lefebvre, 1968). (Legroux, 2021, p 2)

Segundo Alves (2019), um dos caminhos mais promissores para alcançarmos esse objetivo está na tríade conceitual espaço *concebido/percebido/vivido*,¹¹ que também passam a ser indissociáveis. Segundo a autora, é necessário um olhar atento para o processo de produção espacial para que se possa compreender as interações entre essas dimensões, a fim de contribuir para o seu entendimento dentro da esfera cotidiana.

¹¹ Conceitos embasado no livro *A produção do espaço*, de Henri Lefebvre. Cabe um adendo ao tratarmos deste conceito, destacado por Alves (2019), do qual salienta que sua utilização na maioria das vezes é banalizada, levando a perda de sua potência explicativa.

A adoção dessa perspectiva teórico-metodológica é ilustrada em Legroux (2021), de forma prática, se revelando enquanto uma abordagem que pode enriquecer o debate empregado na compreensão do processo de fragmentação socioespacial. O autor destaca que a mobilidade ganha importância dentro desse contexto, já que emerge como o elemento de conexão entre as múltiplas dimensões cada vez mais fragmentadas do cotidiano, englobando variados aspectos temporais “(do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos)” e espaciais “(distâncias, barreiras físicas e simbólicas)” (p. 2).

Como ressalta Alves (2019), mesmo que a dimensão do concebido se manifeste de maneira “potente” (p. 557), as outras dimensões também têm significativa importância. Contudo, embora inseparáveis, ocorre que “muitas vezes uma das dimensões se projeta acima das outras, ocultando-as” (p. 562). Dessa forma, as interações que conformam essa triplicidade “não são nunca nem simples, nem estáveis [...]” (Lefebvre, 2013, p. 104, *apud* Alves, 2019, tradução da autora).

Dentro desse contexto, consideramos a possibilidade de que essas dimensões se interliguem e se influenciem mutuamente, onde sua interdependência resulta em uma busca pela supremacia recíproca. Como resultado, quando um processo se manifesta no espaço, não necessariamente se apresenta de forma explícita em uma única dimensão. Nesse sentido, conjecturamos que os processos socioespaciais podem se manifestar em cada uma das dimensões da triplicidade do espaço em diferentes graus de intensidade, podendo ser mais proeminentes em uma dimensão em comparação a outra.

O espaço concebido, por exemplo, abrange as representações do espaço que estão ligadas à ordem imposta, assim como as relações de produção e reprodução. Ele é construído por meio do poder político-econômico, através de agentes hegemônicos que buscam perpetuar essa ordem (Legroux, 2021). Em consequência, é a primeira dimensão a se apresentar aos nossos sentidos, a nos dar uma primeira noção da realidade que está à nossa frente. Porém, apesar da trama urbana ganhar vida em seus contornos, ele por si só não é capaz de revelar os conteúdos e predicções que estão por trás desses espaços.

Dessa forma, ao destacarmos, para exercício de exemplo, o processo de segregação socioespacial, lembremos que diante de diferentes contextos socioespaciais¹²

¹² De acordo com Sposito (2013), é viável abordar as particularidades da segregação considerando os componentes presentes em cada contexto socioespacial. Entretanto, cabe “o reconhecimento de [que as] distinções entre diferentes formações socioespaciais, de um lado, e de que os conteúdos de um conceito mudam com o tempo, do outro, não podem acarretar a negação dos princípios que fundamentaram, na origem, a proposição dele (p. 62).

não é necessariamente na materialidade imposta seu principal ponto de manifestação. Segundo Sposito (2013),

Embora ela seja espacial, sua ocorrência não é intrínseca às formas espaciais ou explicadas por elas, muito ao contrário, como todo processo ela tem forte relação com as ações que a constituem e que colocam em marcha (tanto quanto representam) visões de mundo e de sociedade (p. 66)

Portanto,

A segmentação socioespacial, quando se radicaliza e se expressa como segregação socioespacial, não está dada pela linha férrea, não se estabelece por si na lei, não se configura porque resulta de uma ocupação inadequada. Esses fatos só ganham significado no modo como a sociedade os lê, decodifica-os e os representa, usando-os para, em suas ações, em suas práticas e em suas visões, constituir e reproduzir segregação. (p. 67)

Diante disso, notamos que a segregação socioespacial se revela de forma substancial na dimensão do espaço percebido, isto é, aos espaços das percepções da realidade na qual os sujeitos estão inseridos. A identificação desse processo se traduz em símbolos que, em grande medida, orientam e direcionam as práticas que podem ser entendidas como estratégias de adequação, ou em casos mais extremos, de “sobrevivência”, diante dos espaços urbanos impostos, concebidos. Sendo assim, a dimensão do espaço percebido destaca a relevância das práticas espaciais para sua compreensão, ou seja, é preciso haver “uma necessária análise empírica”, enquadrando “as estratégias dos indivíduos na sua ‘realidade cotidiana’” (Legroux, 2019, p. 8) para podermos captá-la. Dessa forma, o espaço percebido se apresenta como um ponto de convergência entre o concebido e o vivido (Alves, 2019; Legroux, 2021).

Essa última, o espaço vivido, por sua vez, não se submete a “coerência, nem tampouco à coesão” (Lefebvre, 1974, p. 52 *apud* Legroux, 2021). Nela percebemos a presença de contradições e oportunidades que permitem escapar e resistir ao espaço concebido, o qual se encontra suscetível a colapsos (Legroux, 2021). Dessa forma, podemos destacar a “indissociabilidade entre objetividade e subjetividade na constituição e existência da segregação”, logo, sendo uma manifestação social, “ela revela campos de ações e lutas que movem a sociedade, sendo está a mais perversa entre suas faces” (Sposito, 2013, p. 67). Isto é, é precisamente na dimensão do vivido que se revelam as resistências diante o concebido (Legroux, 2021).

Desta maneira, a dialética que permeia a relação entre os elementos da triplicidade do espaço é responsável pela articulação e, simultaneamente, pela tensão entre cada um

desses elementos. Nesse contexto, salienta Cardoso (2011) que, o espaço concebido assume um papel fundamental ao incidir sobre os espaços de representação, desempenhando a função de disciplinar as práticas espaciais na esfera do cotidiano. Essa influência se efetiva através “das políticas, das tecnologias, dos discursos e das ideologias que sustentam o conhecimento científico sobre o espaço urbano, como as práticas e as teorias do urbanismo e de distintos campos disciplinares” (p. 9).

Ademais, a autora salienta que podemos observar, adicionalmente, a emergência de novas configurações contraditórias e interações sociais dentro da mencionada triplicidade, as quais indagam e provocam tensões à dominação das formas de representação espacial, bem como a preponderância do espaço concebido em relação ao espaço vivido e, em última análise, ao controle intrínseco do corpo no âmbito urbano¹³ (Cardoso, 2011).

Portanto, consideremos que a fragmentação socioespacial, enquanto processo, obedeça a uma lógica similar. Nesse sentido, é pertinente indagarmos em qual das dimensões esse processo pode se manifestar de maneira mais proeminente? Ademais, em contextos socioespaciais distintos, a intensidade dessa manifestação pode variar significativamente? Assim, a investigação acerca da fragmentação socioespacial pode revelar sua atuação em diferentes níveis, variando de formas mais sutis a mais acentuadas, dependendo da sua potência em cada dimensão específica dentro de um determinado espaço?

Ou ainda, a ocorrência da fragmentação socioespacial, entendida como um aprofundamento da segregação socioespacial (Sposito, 2013; Sposito e Góes, 2013), requer, necessariamente, uma manifestação significativa em todas as dimensões envolvidas?

Portanto, sob a análise da perspectiva da noção socioespacial da mobilidade (Bastazini, 2022), a qual é considerada como um elemento de conexão entre as diversas

¹³ É relevante salientar a ponderação oferecida por Lefebvre em relação a esse tópico específico: “E a mais extraordinária [contradição do espaço], não será esta, que a pouco e pouco se vai destacando: o corpo, membro efetivo deste espaço, opõe-se lhe. Por quê? Porque não se deixa desmembrar sem protesto, porque sem protesto não deixam que o dividam em fragmentos, que o privem de ritmos, que o reduzam a necessidades catalogadas, a imagens, a especializações. Irredutível e subversivo no seio do espaço e dos discursos dos poderes, o corpo refuta a reprodução das relações que o esmagam e o privam de tudo. Há algo mais vulnerável, mais fácil de torturar do que a realidade de um corpo? Há algo mais resistente? Fundamento tanto das necessidades e do desejo, como das representações e dos conceitos, sujeito e objeto filosóficos e, mais e melhor, base de toda a práxis e de toda a reprodução, o corpo humano resiste à reprodução das relações opressivas. Quando não o faz frontalmente, fá-lo pela calada. É vulnerável, sem dúvida, mas não se pode destruí-lo sem massacrar o próprio corpo social – eis o corpo carnal e terrestre, cotidiano.” (Lefebvre, 1974, p. 102)

dimensões cada vez mais fragmentadas (Legroux, 2021), empreendemos uma investigação aprofundada visando a esclarecer essas questões buscando estabelecer correlações com os dados e as informações obtidas e coletadas no contexto urbano das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA. Nesse sentido, propomos uma abordagem específica em momentos distintos: ao presente capítulo, trataremos da dimensão do concebido, enquanto no terceiro e último capítulo abordaremos as dimensões do percebido e do vivido.

2.3 Entre estruturações: representações acerca da cidade multi(poli)cêntrica e monocêntrica

Conforme Lefebvre (2013), o termo "espaço concebido" ou "representação do espaço" refere-se à dimensão espacial associada às relações de produção, ao conhecimento, ao planejamento e à ordem instituída. Nas palavras do autor:

As representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, o espaço dos cientistas, planejadores, urbanistas, tecnocratas fragmentadores, engenheiros sociais e até um certo tipo de artistas próximos à cientificidade, todos os quais identificam o vivido e o percebido com o concebido (o que perpetua as velhas especulações sobre números: número áureo, módulos, cânones etc.), é o espaço dominante em qualquer sociedade (ou modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas exceções às quais seria preciso voltar) a um sistema de signos verbais (Lefebvre, 2013, p. 97, apud Alves, 2019, p. 556, tradução da autora).

Portanto, consiste em um ambiente estruturado intencionalmente, estabelecido mediante a aplicação de diretrizes técnicas que se configura como um espaço regulamentador que prescreve os limites das ações permitidas ou vedadas aos sujeitos, sendo apresentado como imparcial, como se sua concepção não tivesse sido planejada para assegurar a efetivação de uma estratégia de perpetuação que, no contexto do sistema capitalista, requer não apenas a preservação das disparidades, mas também, de forma geral, o seu agravamento e seu controle sobre a sociedade (Alves, 2019).

Conforme as ponderações de Legroux (2021), nesse contexto específico, o predomínio do espaço concebido em detrimento do espaço percebido e vivido resulta na supressão da prática espacial, ou seja, sua unidade é dissolvida, fragmentada, o que leva a necessidade de nos atentarmos para as estruturações e reestruturações vigentes no urbano, daquilo que foi pensado e planejado sob a ótica da opressão e imposição, das atuais formas de consolidar as “localizações residenciais, [...] [as] ofertas em termos de infraestruturas [...] [e os] tempos de trajetos, de custo do transporte, de acessibilidade à cidade” (p. 3)

Ao caminharmos nessa direção, é relevante enfatizar as considerações delineadas por Whitacker e Miyazaki (2012), quando levantam a necessidade de estabelecer uma coerência intrínseca entre a manifestação empírica das configurações urbanas e as motivações que permeiam seus elementos, os agentes responsáveis e os beneficiários desses processos de produção. Necessidade derivada do entendimento de que a estrutura

da cidade deve ser apreendida como um reflexo da estrutura social, sendo influenciada por diferentes lógicas que derivam de momentos históricos variados (Miyazaki, 2015).

Em consequência, levando em consideração as ideias de Miyazaki (2013), a cidade deve ser entendida pelo movimento, advindo da divisão social e territorial do trabalho, cujos fluxos interligam ou segregam, estabelecendo uma correlação intrínseca com a configuração física e organizacional da cidade:

Nesse contexto, aos estudos sobre a forma da cidade se deve agregar o movimento. A circulação pode se dar limitada pelas características físicas do espaço urbano, bem como pode reconfigurar o arranjo de usos do solo. Sobre o tema, Santos (1981, p.173) já destacou “as trocas entre as diferentes frações do tecido urbano” como um parâmetro importante para se compreender a estrutura da cidade. Daí a importância de se considerar a estruturação das principais vias de circulação ou das linhas de transporte coletivo. Contudo, o foco não pode ficar restrito somente aos meios que possibilitam a circulação, mas também as formas e funções que geram os fluxos, por exemplo, analisando os níveis de centralidade. (p. 55-56)

Nesta direção, é crucial ponderar que as últimas décadas têm sido marcadas por um processo de urbanização intenso, do qual tem gerado modificações significativas nas formas espaciais urbanas (Miyazaki, 2013). Neste contexto, Sposito e Sposito (2012) ressaltam que à medida que a economia transita do paradigma fordista para o regime de acumulação flexível, as cidades experimentam mudanças profundas, adaptando-se às novas demandas e reorganizando seus espaços, submetendo-se a processos abrangentes de reestruturação que abarcam dimensões econômicas, sociais e físico-territoriais.

Podemos, portanto, afirmar que, se no passado, anterior a disseminação do uso do automóvel, “grande parte das cidades crescia de forma relativamente compacta”, contemporaneamente, “a expansão descontínua do tecido urbano se tornou cada vez mais evidente em centros urbanos de diferentes portes” (Miyazaki, 2013, p. 59). Isso tem se dado, principalmente, pelas mudanças envoltas aos sistemas de transporte e comunicação que diante desses novos ritmos tem desempenhado um papel significativo na modificação dos arranjos locais de diversas ordens. (Miyazaki, 2013).

Como salienta Whitacker (2007, p. 4):

Mudanças profundas na morfologia urbana denunciam um modelo de cidade que não é mais contíguo e concentrado e que, no nível da aparência, poderia fazer pensar num processo de urbanização homogêneo, com a diminuição de diferenças formais entre as cidades. Essa nova morfologia urbana reorganiza, de maneira aparentemente contraditória, a dispersão e a aglomeração (Gottdiener, 1992), numa

dinâmica que cria e recria centralidades num movimento que é poli(multi)cêntrico, como apontou Lefebvre (Lefebvre, 1982, p. 127-8), à medida que se organiza, não apenas com muitos centros, mas também com centros de conteúdos diferenciados.

Corroborando para tal compreensão, e resgatando as assertivas de Santos (1981), Miyazaki (2013) discorre que o surgimento de áreas descontínuas “não se resume apenas a um fenômeno físico, ou seja, da forma, pois nesse processo de dispersão, somam-se os conteúdos e as funções urbanas desempenhadas”. Essas proposições contribuem para a compreensão da relação com a centralidade urbana, que transcende o paradigma da monocentralidade, levando assim a apropriação de espaços cada vez mais descontínuos, não apenas para população de média e alta renda, “mas também aqueles menos favorecidos que são ‘empurrados’ para as áreas periféricas” (p. 60).

É pertinente destacar que, para além dessas discontinuidades, é imprescindível analisar as dinâmicas e processos que emergem como fatores de integrações espaciais (Sposito, 2004). A ausência de condições de conectividade, portanto, comprometeria a formação desses espaços cada vez mais dispersos, já que

[...] a discontinuidade territorial é possível porque a continuidade espacial se fortalece por meio da ampliação da infraestrutura de circulação e comunicação (sistema viário, sistema de fornecimento de água ou captação de esgotos, redes de telefonia, televisão e internet etc.) e pela difusão do acesso aos equipamentos que possibilitam os deslocamentos e os contatos (veículos automotivos, antenas, microcomputadores etc. (p. 204)

Portanto, para Whitacker (2007, p. 4), é nos “fluxos” que a centralidade encontra sua “maior expressão e elemento constitutivo”, que, diante do processo de dispersão urbana, com destaque às suas discontinuidades e formas recentes de fragmentação, apresentam, segundo Miyazaki (2013, p. 60) “uma tendência à polinucleação, a partir da constituição de subcentros”.¹⁴

A constituição desse processo se destaca pelo gradual afastamento entre o núcleo central da cidade e as novas áreas habitacionais. Nesse contexto, os indivíduos envolvidos nessa trama às perpetuam devido às suas necessidades e exigências de consumo¹⁵ (Corrêa, 1995).

¹⁴ No contexto da estruturação da cidade, esta dinâmica tem reconfigurado para uma mudança de lógicas socioespaciais – centro-periférica à fragmentária – resultando na atribuição de novos significados aos conteúdos periféricos (Sposito E Sposito, 2021; Sposito e Góes, 2013).

¹⁵ Essas centralidades emergentes evidenciam um nível acentuado de complexidade nas dinâmicas urbanas, podendo manifestar sua influência em um contexto de "vizinhança", conforme postulado por Souza (2013),

2.3.1. Castanhal, uma cidade monocêntrica?

Alves (2012) e Ribeiro (2020) destacam o processo de formação socioespacial de Castanhal em quatro momentos basilares:

Quadro 3: Castanhal/PA, fases constituintes da formação socioespacial.

Fases	Períodos	
Primeira	1870 a 1883	Antes da implantação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) a região testemunhou o surgimento inicial do aglomerado urbano de Castanhal.
Segunda	1883 a 1960	O funcionamento da ferrovia desempenhou um papel considerável magnitude na configuração urbana inicial da cidade, engendrando um notável incremento demográfico e infra estrutural.
Terceira	1960 a 1990	Marcada pela transição do transporte ferroviário para o rodoviário, culminando na projeção regional das interações espaciais da cidade.
Quarta	1990 aos dias atuais	Caracterizado pelo aprofundamento das interações entre as cidades de Castanhal e Belém, uma dinâmica que encontra expressão nas intensificações ocasionadas pela implantação dos eixos viários.

Fonte: Alves (2012) e Ribeiro (2020). Organização: elaboração própria (2023)

Como podemos perceber, com a instalação das principais vias rodoviárias (a década de 1960 testemunhou a inauguração da rodovia BR-010, conhecida como "Belém-Brasília", acompanhada pela posterior desativação da Estrada de Ferro de Bragança em 1965, seguida por um significativo desenvolvimento viário com a edificação da rodovia BR-316, que se estendeu ao longo das décadas de 1960 e 1970, traçando um percurso que abrangia desde Belém até a cidade de Maceió, situada no estado de Alagoas) que a situação espacial de Castanhal se destaca, assumindo um papel de entroncamento rodoviário. Nesse novo cenário, a propícia condição espacial deixou de estar atrelada à conectividade ferroviária da cidade, passando, ao invés disso, a depender de sua localização em relação às rodovias.

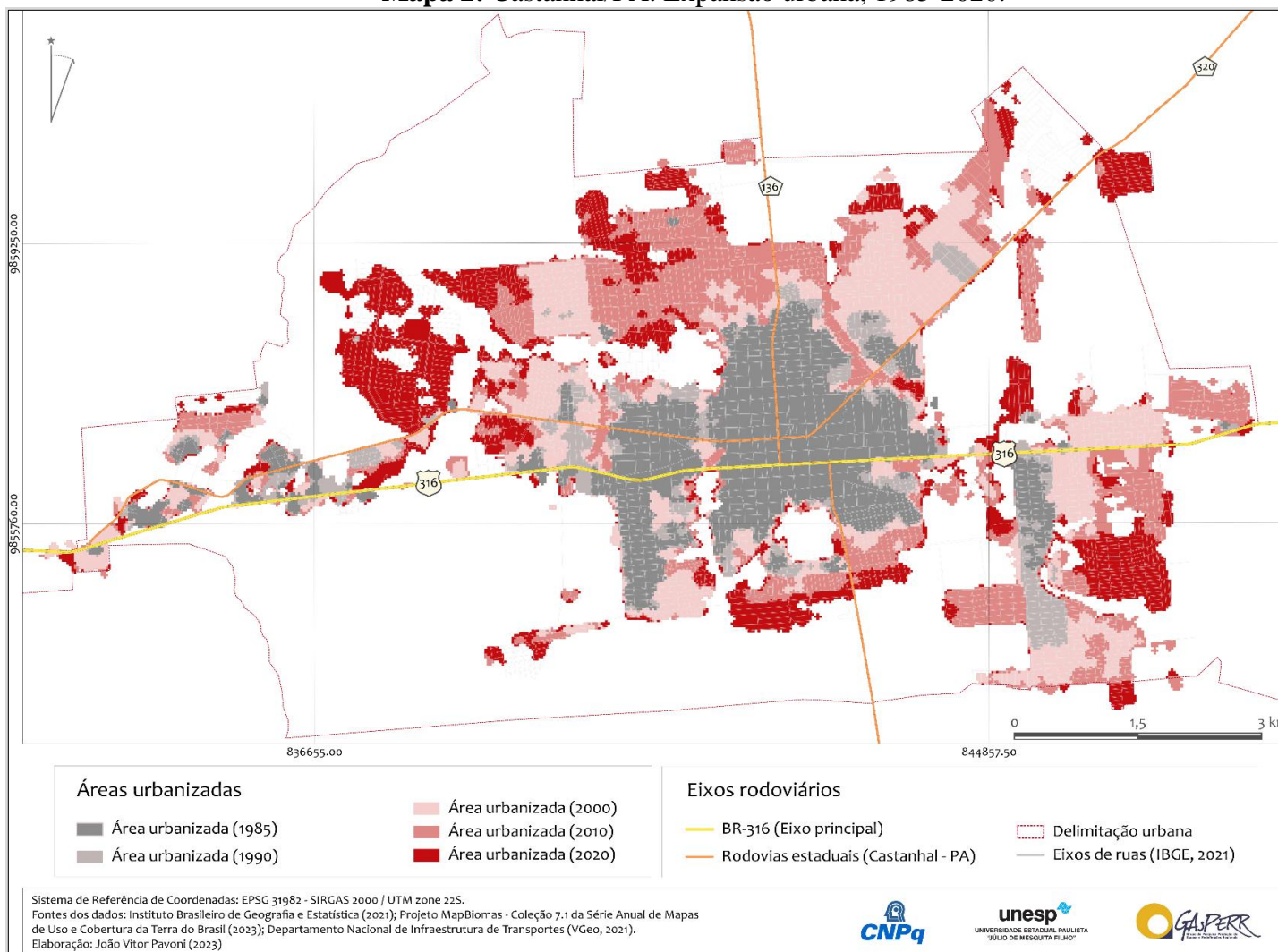
Dessa forma, no conjunto das cidades integrantes do Nordeste Paraense, Castanhal se sobressai com sua densidade urbana, evidenciado por um processo acelerado de sua expansão, não obstante, não comprometendo a manutenção de sua organização estrutural típica desde seu surgimento, ou seja, seu padrão de monocentralidade (Ribeiro, 2020). Com tais características e beneficiada pelas configurações que engendram suas interações espaciais, Castanhal foi grandemente favorecida, tornando-se o “centro comercial mais importante da Zona Bragantina”, como enfatizado por Siqueira (2008, p. 100).

para designar uma amplitude reduzida, como, por exemplo, um bairro específico, ou podendo abranger a um "setor geográfico", noção empregada pelo referido autor para caracterizar um conjunto de bairros interligados.

Como consequência direta, o município tem experimentado um notável crescimento populacional, merecendo particular atenção nas últimas quatro décadas. Durante esse período, evidenciou-se um processo de expansão urbana de caráter veloz, ilustrado por um incremento populacional de 145,9% no intervalo de 1984 a 2021 (IBGE, 2021). Esse fenômeno culminou no desenvolvimento da trama urbana a partir de seu núcleo central, seguindo as direções dos principais vetores de crescimento da cidade. Entre esses vetores, merecem destaque dois: o setor sudeste, que segue a rota da rodovia BR-316, e o setor nordeste, alinhado com a trajetória da rodovia PA-320¹⁶ (Ribeiro, 2017; IBGE, 2021) (MAPA 2)

¹⁶ Ao examinarmos as características morfológicas da cidade de Castanhal, ressaltamos uma aparência que espelha sua estrutura urbana intrinsecamente ligada ao seu poder de influência em âmbito regional. Conforme delineado por Miyazaki (2015), as transformações observadas na escala interurbana, no que diz respeito às configurações espaciais, parecem impactar o contexto urbano, resultando em formas urbanas cada vez mais dispersas e polinucleares. No caso particular de Castanhal, em que as interações espaciais a solidificam como cidade média no contexto de influência no Nordeste Paraense, sua dispersão assume magnitude significativa ao seguir uma direção persistindo para o Leste, onde se situam as localidades sob sua esfera de influência. Nesse contexto, merece destaque os setores nordeste e sudeste da cidade, os quais têm experimentado os maiores crescimentos nas últimas quatro décadas, consolidando tal lógica.

Mapa 2: Castanhal/PA. Expansão urbana, 1985-2020.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2023)

Nesse contexto, a integração da rodovia estadual PA-316 à estrutura urbana de Castanhal, incorporada ao cotidiano da cidade como Avenida Barão do Rio Branco,¹⁷ assumiu um papel fundamental na extensão das atividades comerciais locais. Essa avenida serve como o ponto de partida para o processo de expansão urbana da cidade, se iniciando a partir das áreas próximas ao núcleo central, seguindo, em sequência, os trajetos dos eixos rodoviários que atravessam seu perímetro. Esse processo resulta na emergência de novas áreas urbanas em faixas progressivamente mais distantes do centro da cidade.

Nesse contexto, é notável que Castanhal apresente uma configuração caracterizada por uma única e bem definida área central que desempenha um papel referencial, abrigando uma notável concentração de atividades comerciais e serviços. Esse núcleo não apenas atende a toda a extensão da área urbana e rural do município, mas também serve de âncora para as pequenas localidades que se encontram sob sua esfera de influência.¹⁸

Conforme apontado por Ribeiro (2020), a despeito do crescimento acelerado de Castanhal e das interações econômicas estabelecidas com o contexto metropolitano de Belém, não se observou a emergência de novas áreas centrais intraurbanas que viessem a se aproximar do poder de influência do centro comercial da cidade. Pelo contrário, a dinâmica atual, segundo o autor, tem contribuído para o fortalecimento da centralidade preexistente, evidenciada pela expansão das atividades comerciais e de serviços em direção às vias próximas ao seu núcleo.

A ampliação da área central com a emergência de sua ampliação tem sido enfatizada por Amaral e Ribeiro (2016, p. 93), do qual salientam que:

Além desse centro principal de comércio e serviços, é possível encontrar em Castanhal, alguns novos espaços que mais recentemente passam a ofertar essa atividade: as vias paralelas e transversais ao quadrante entre as Avenidas Presidente Vargas e Comandante Assis, em que se detecta o desenvolvimento de novos corredores comerciais e de serviços; e alguns grandes bairros da cidade, tais como, Jaderlândia, Nova Olinda, Milagre e Ianetama. Nessas novas áreas destacam-se a presença de farmácias, filiais menores de lojas de departamento, panificadoras, mercantis, serviços especializados de saúde, serviços de educação, dentre outros. (p.267)

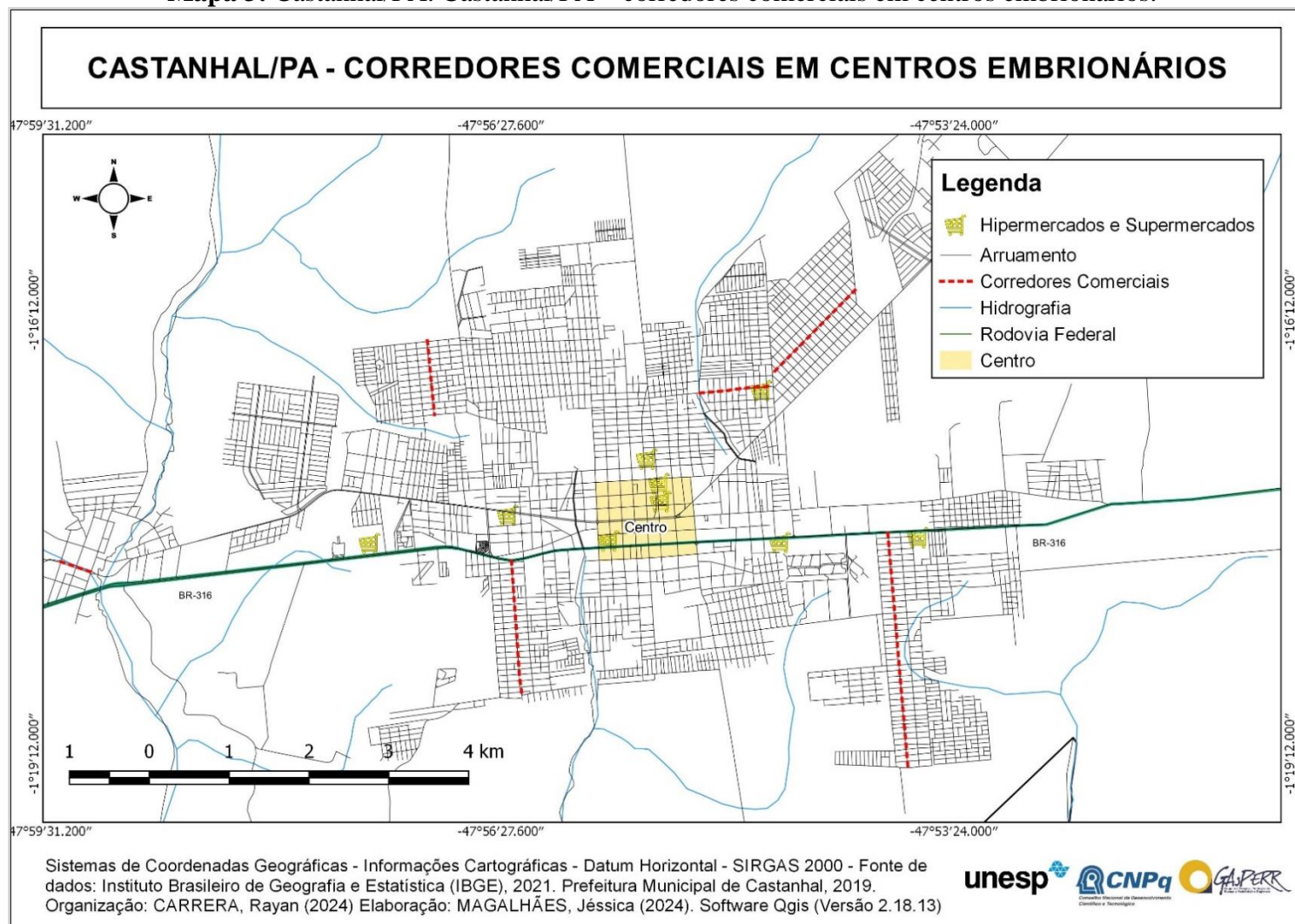
¹⁷ A Avenida Barão do Rio Branco é a principal via da cidade, que, segundo Amaral e Ribeiro (2016, p. 92), “concentra a maior complexidade em termos comerciais, encontrando-se na mesma desde o comércio de pequeno porte até o de grande porte, com a presença de capitais local, regional, nacional e internacional”. É para esta área que os fluxos da cidade se voltam, a exemplo dos transportes coletivos, com seus itinerários convergentes ao centro (Ribeiro, 2017, p. 260).

¹⁸ Ver Mapa 1.

Desse modo, apesar da sua estrutura predominantemente monocêntrica, as análises realizadas pelos autores previamente mencionados apontam para a existência de núcleos secundários de notável relevância para a composição recente do espaço urbano de Castanhal, que se apresentam como corredores comerciais guiados pela influência do centro principal, o que evidencia um novo arcabouço de complexidade às configurações urbanas vigentes nesta cidade.

Silva (2023), ao examinar a crescente intensificação desses núcleos secundários, identifica a presença de distintos setores que apresentam eixos de atividades comerciais e de serviços, os quais manifestam uma centralidade de considerável importância para as respectivas esferas setoriais. (Mapa 3)

Mapa 3: Castanhal/PA. Castanhal/PA – corredores comerciais em centros embrionários.



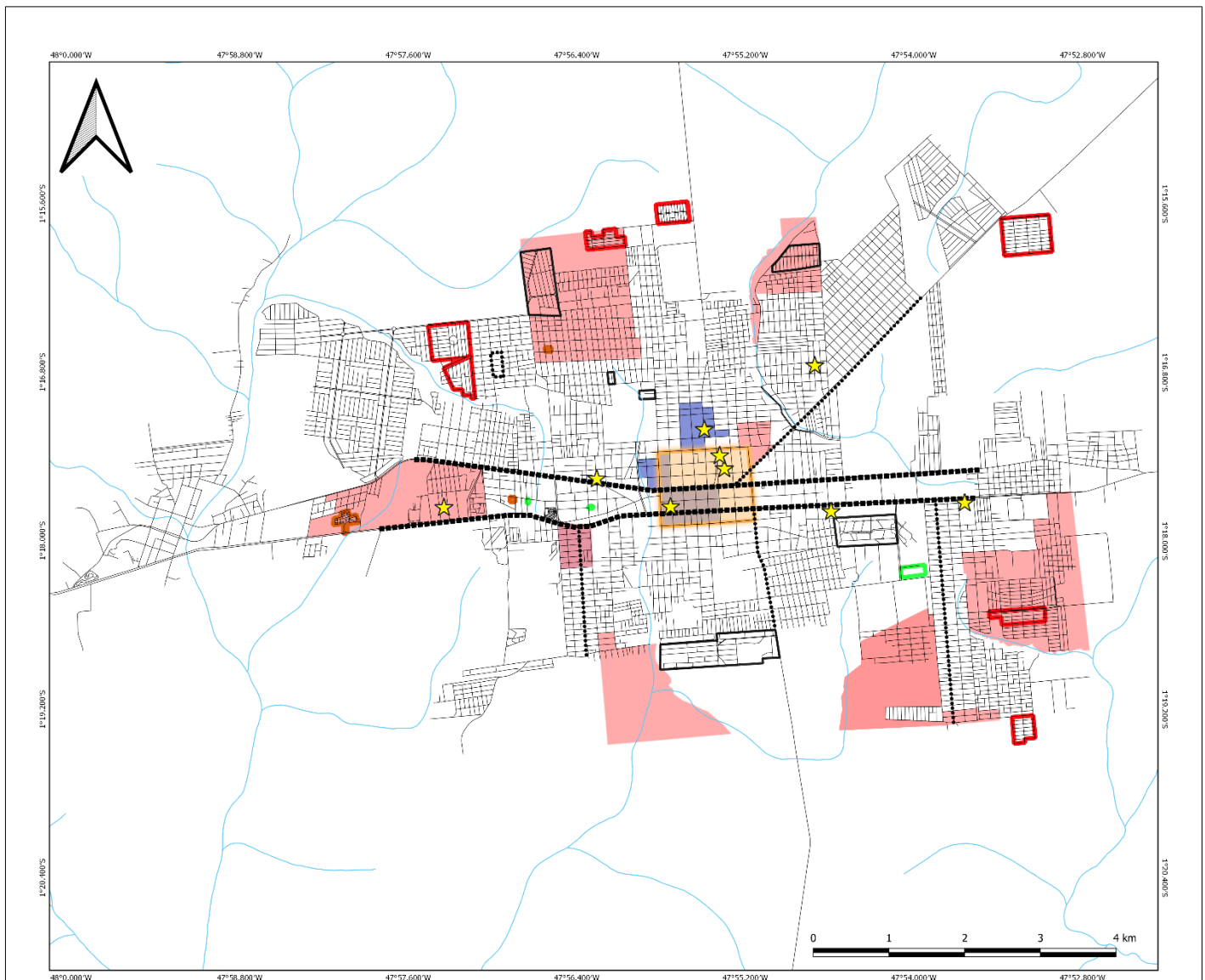
Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Magalhães (2024)

Diante das investigações efetuadas em relação a esses centros embrionários, em particular os que se situam não de modo contíguo à malha urbana, com destaque ao núcleo secundário presente no bairro Jaderlândia, setor sudeste de Castanhal, é relevante sublinhar que é possível discernir um processo de descentralização em curso. Entretanto, as configurações comerciais e de serviços que se destacam revelam-se como atividades de escala reduzida, manifestando na paisagem uma lógica distinta daquela encontrada no núcleo central da cidade. (Silva, 2022)

Portanto, é evidente que, a despeito da existência de uma lógica centro-periférica, a cidade de Castanhal apresenta significativas complexidades que demandam uma atenção mais aprofundada em face de suas dinâmicas atuais. Embora essas dinâmicas não conduzam a uma reestruturação abrupta de sua urbe, não podemos desconsiderar que seu crescimento, especialmente ao considerarmos seus principais vetores de expansão, ou seja, os setores nordeste e sudeste, apresenta descontinuidades notáveis na composição de sua trama urbana.

Apesar dessas características não conformarem uma “poli(multi)centralidade” (Whitaker, 2007; Sposito, 2013), esses fatores, conforme salientado por Silva (2017), atuam de forma a reforçar as distâncias no contexto urbano de Castanhal, resultando em desafios de articulação particularmente para os estratos menos favorecidos da cidade. Esse fenômeno espelha as segmentações socioespaciais suplantadas, as quais, em virtude de obstáculos tanto de natureza física quanto social, culminam na consolidação de núcleos secundários em áreas periféricas, o que revela um forte processo de diferenciação da distribuição de renda que compõe esse cenário espacial. (MAPA 4)

Mapa 4: Castanhal/PA. Configuração Espacial, 2021.



LEGENDA

- | | |
|--|---|
| ★ Hipermercados e Supermercados | Empreendimentos PMCMV |
| — Hidrografia | □ Faixa 1 |
| □ Condomínios Fechados | □ Faixa 2 |
| □ Área Central | □ Faixa 3 |
| Áreas com Rendimento por Chefe de Família | ----- Eixos com Elevada Concentração de Comércio e Serviços |
| □ De 1/2 a 3 Salários Mínimos | Eixos com Média Concentração de Comércio e Serviços |
| □ Acima de 20 Salários Mínimos | — Eixos de Ruas |

Sistema de Coordenadas Geográficas
 DATUM: SIRGAS 2000 / Escala: 1:50.000
 Base Cartográfica: IBGE (2017; 2020)
 Organização: CARRERA, Rayan Valter Oliveira (2021)
 Elaboração: AMARAL, Francisco Helder Fernandes do (2021).
 Fonte: Hidrografia do Estado do Pará (ANA, 2016); Limites Municipais do Estado do Pará (IBGE, 2016); Prefeitura Municipal de Castanhal / Plano Diretor Participativo; Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE, 2018); Google Earth Pro (2020).
 Software: Qantom Gis, versão 3.4.



Fonte: Elaboração própria (2021)

Esta configuração tem proporcionado a emergência de novas dinâmicas que se consolidam no contexto urbano de Castanhal, que, apesar dos aspectos precários desses centros, tem revelado a preferência recente de inserção de grandes empreendimentos em suas composições, a exemplo do bairro Jaderlândia, tais como Assaí Atacadista, Grupo Mateus, Atacadão e Banpará Jaderlândia III, o que não se dá de maneira arbitrária segundo Silva (2022), já que o autor discorre que há planos em andamento para a instalação de uma nova agência da Caixa Econômica Federal neste setor, apresentando o segundo banco descentralizado na cidade, e a possibilidade de inserção de uma filial da Havan, que demandou por parte do corpo empresarial um detalhado levantamento acerca da lógica que caracteriza a cidade, como requisito para sua implantação no setor referido.

A concentração e variedade desses empreendimentos ao longo desses eixos se apresentam como contribuições relevantes para a ordem que questiona a caracterização predominante de Castanhal como uma cidade essencialmente estruturada em torno de um único centro, sendo importantes para a compreensão de um possível processo de reestruturação em curso. Consequentemente, esses núcleos, tais como os referenciados, assumem configurações de notável importância para entendimento e constituição de setores cada vez mais fragmentados no âmbito desta cidade, principalmente ao que cabe o setor sudeste, que será priorizado como foco de investigação no último capítulo.

2.3.2 *Marabá: uma cidade polinucleada!*

Ao contrário do cenário manifestado na tessitura urbana de Castanhal, principalmente a partir da década de 1970, a cidade de Marabá encontra-se impulsionada por aportes derivados das políticas governamentais voltadas para o desenvolvimento e integração da Amazônia, conjuntamente à implementação do projeto Grande Carajás, ocorrendo uma profunda reestruturação não apenas no âmbito regional, mas também em seu contexto intraurbano (Carvalho e Gomes, 2022). Tal reestruturação conduziu à formação de múltiplos núcleos urbanos distintos e não contínuos na cidade.

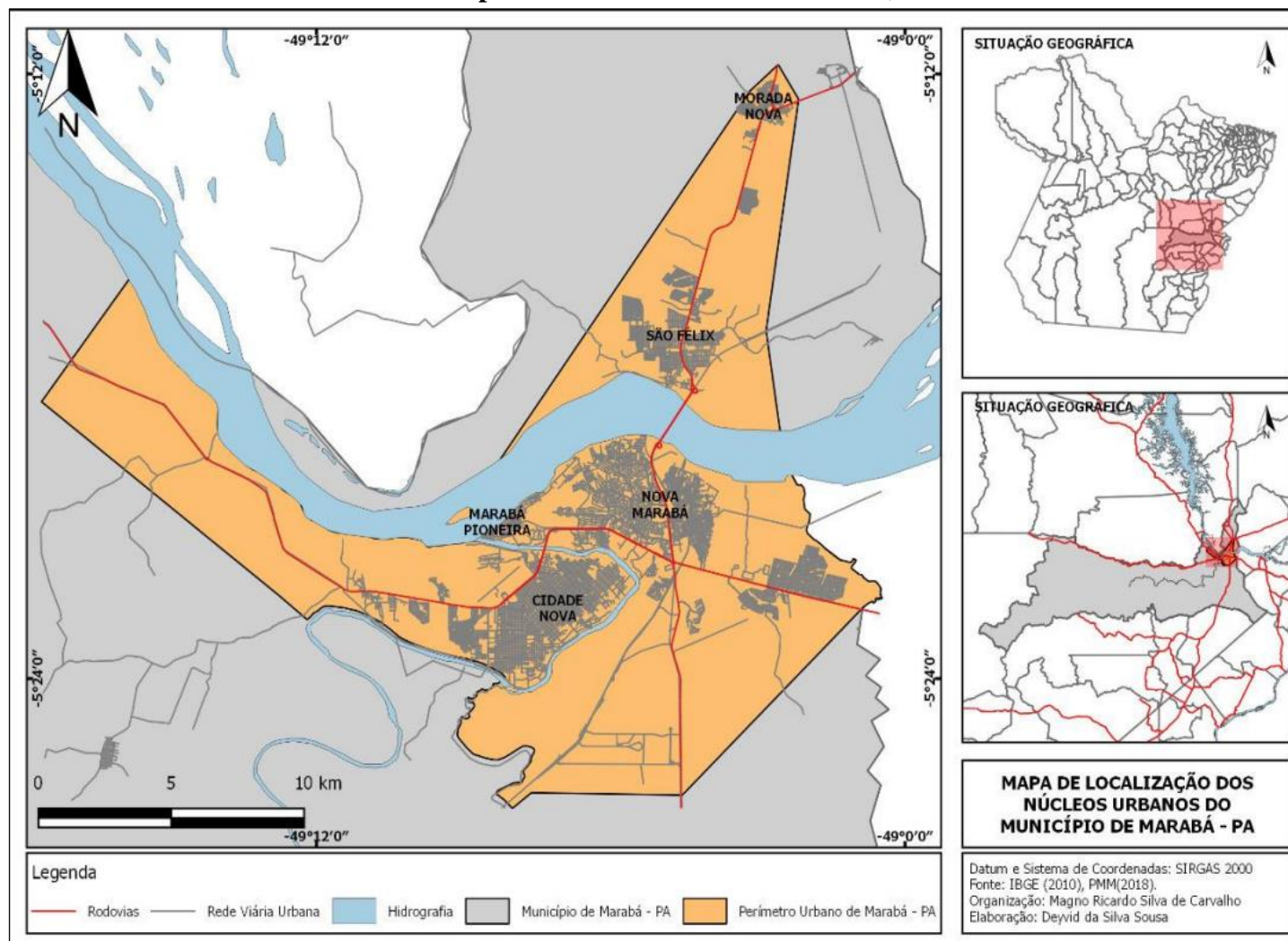
A instituição do núcleo "Nova Marabá", concebida pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e meticulosamente planejada pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), no ano de 1975, revelou-se essencial para a concretização dessa configuração. Dentre seus propósitos de criação, destaca-se a função primordial de atender às demandas estaduais, assumindo um papel estratégico como plataforma propícia para a concretização de empreendimentos de grande magnitude. Adicionalmente, a criação deste núcleo urbano responderia ao fluxo populacional em ascensão, direcionado para a cidade durante período inicial da segunda metade do século XX (Almeida, 2008; Souza, 2015; Carvalho e Souza, 2021; Carvalho e Gomes, 2022).

Entretanto, no mesmo contexto temporal, surgiu e firmou-se o núcleo urbano denominado Cidade Nova, com o Estado também exercendo papel de destaque na sua consolidação, conforme destacado por Carvalho e Souza (2021) e Carvalho e Gomes (2022). Que, segundo tais autores, evidencia a formação de uma cidade tripartite, uma caracterização que encontra respaldo nas reflexões de Becker (1990), já que a mesma compreendendo três núcleos essenciais que moldaram a configuração espacial de Marabá, a saber: a Marabá Pioneira, dotada de um caráter histórico fundamental, marcando o ponto de partida de sua gênese; a Nova Marabá, guiada por motivações governamentais, como já mencionado, na expectativa de regular o fluxo das migrações populacionais; e a Cidade Nova, que surge de maneira orgânica, contemporaneamente à formação de Nova Marabá, compreendendo uma parte integral do panorama urbano da cidade. (Souza, 2015).

Não obstante, Carvalho e Gomes (2022) ressaltam a necessidade de uma perspectiva ampliada ao analisar Marabá, incluindo além da concepção da cidade como "tripartite", a consideração de outros dois núcleos fundamentais, sendo eles, São Félix, posicionado às margens do Rio Tocantins, e Morada Nova, mantendo distância

significativa aos demais núcleos da cidade, compondo assim a extremidade do setor norte da cidade (MAPA 5). Estes núcleos, por sua vez, também desempenham um papel notável na dinâmica urbana da cidade.

Mapa 5: Marabá-PA. Núcleos urbanos, 2020.

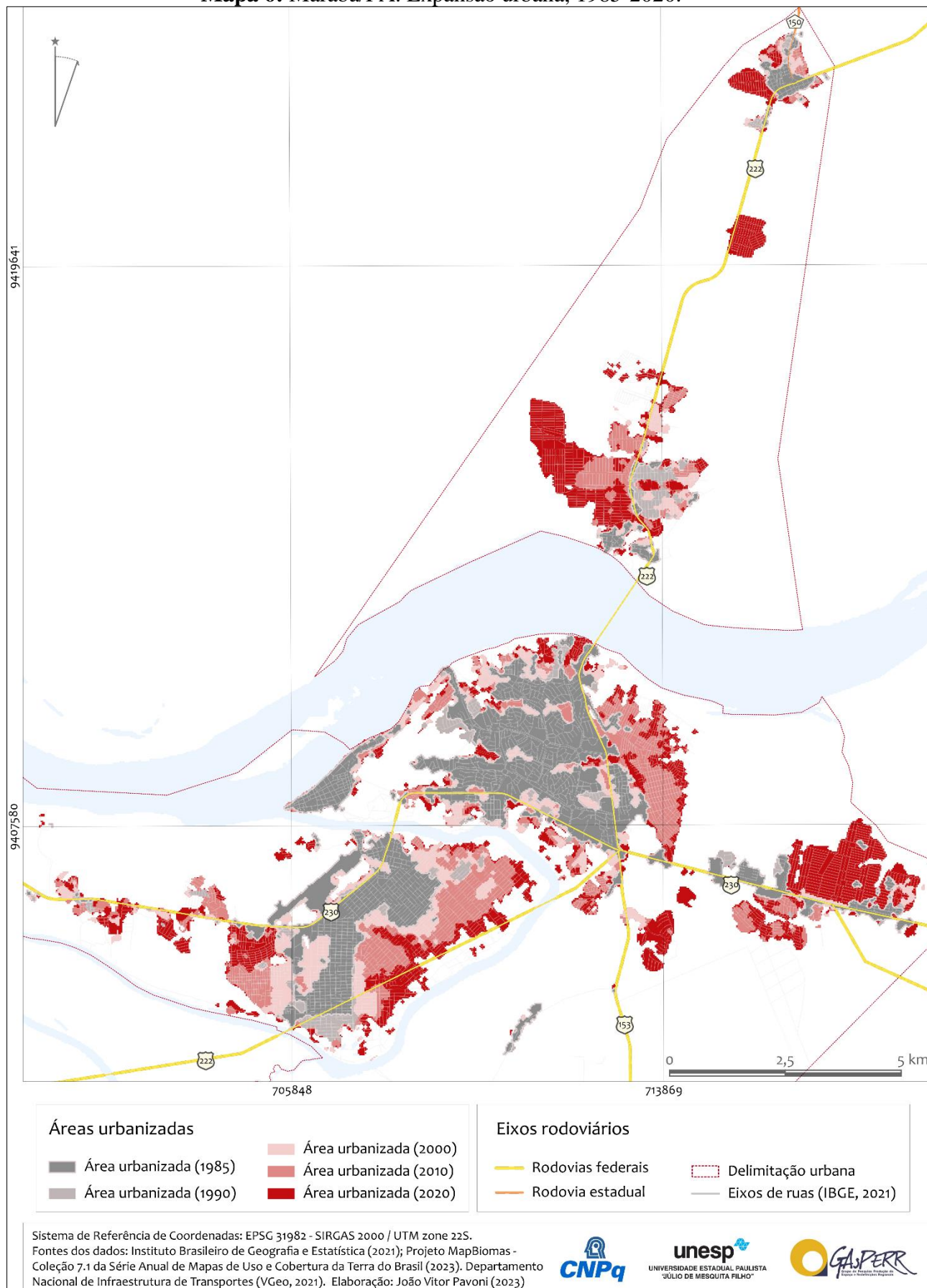


Fonte: Sousa (2020)

Em decorrência do mencionado processo de reestruturação, observou-se um substancial aumento da distância entre a área comercial central, localizada no núcleo pioneiro, e a população residente nos núcleos emergentes. Esse fenômeno, como destacado por Carvalho e Gomes (2022), resultou em acréscimos significativos nos custos de transporte e no aumento do tempo necessário para o acesso às atividades de consumo. Como resposta a esse cenário, houve uma intensificação da descentralização, tanto no setor comercial quanto nos serviços, que deixaram de se concentrar exclusivamente na Velha Marabá e expandiram-se para os núcleos de Nova Marabá e Cidade Nova.

A formação de centralidades distintas e significativas dentro deste contexto passa a coexistir e se complementar, como apontado pelos autores supramencionados. O reflexo desse processo se dá de maneira nítida a partir do período de 1980, com a expansão da malha urbana da cidade se apresentando de maneira a se adensar, influenciada por esses núcleos.

Ao longo das décadas subsequentes, observa-se uma notável expansão do setor industrial em Marabá. Segundo Ribeiro (2010), entre os anos de 1997 e 2004, a participação do setor mencionado na composição do Produto Interno Bruto (PIB) do município apresentou um crescimento substancial, passando de 36,32% para 52,01%. É relevante destacar que esse desenvolvimento industrial, que sucedeu ao Projeto Grande Carajás (PGC), e em sintonia com as influências de centralidade exercidas pelos núcleos previamente abordados, serviu como um fator de atração para fluxos migratórios em direção a Marabá durante seus anos mais recentes, exercendo um impacto notório e potencializando ainda mais o crescimento urbano da cidade (Souza, 2015). (MAPA 6)

Mapa 6: Marabá/PA. Expansão urbana, 1985-2020.

Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2023)

Ao considerar o Mapa 6, se percebe que a expansão do tecido urbano de Marabá, no período subsequente a 1980, foi dirigida de maneira intrínseca pelos seus principais centros nucleares. É digno de enfatizar a notável influência exercida pelas principais vias rodoviárias que, graças à integração de Marabá ao sistema viário nacional, materializada pela construção do segmento inicial da PA-70 (BR-222), cujo início remonta a 1963 e conclusão ocorreu em 1969, criou novas rotas de conectividade a partir da BR-010 (Rodovia Belém-Brasília – seguindo como entroncamento rodoviário da PA-150), essencialmente rompendo com o isolamento terrestre que caracterizou os estágios iniciais da cidade (Souza, 2015). Este período presenciou transformações substanciais com a chegada da rodovia Transamazônica (BR-230) a Marabá em 1971, um marco que coincide com o apogeu das taxas de incremento populacional a partir dos anos 1980.

Ademais, complexificando a estrutura polinucleada que caracteriza as configurações urbanas desta cidade, conforme discutido por Carvalho e Gomes (2022), emerge uma configuração conhecida como "centralidades lineares", que, segundo o próprio autor, alinhadas ao traçado da BR-230 – Transamazônica – ao longo do início da década de 2010, passa a testemunhar sua transição para uma área central, à medida que novos empreendimentos comerciais foram inaugurados e planos para outros são delineados.

O surgimento desses empreendimentos do setor terciário ao longo desse eixo, vem abrangendo uma ampla gama de tipos, ramos comerciais e escalas (Carvalho e Gomes, 2022). Destacam-se as notáveis intervenções como: “no núcleo Cidade Nova, uma loja de departamentos, a Havan, e o *cash and carry* Mix Mateus, e na Nova Marabá, quatro do setor supermercadista e um shopping center” (p. 63). Paralelamente, é perceptível uma marcante diminuição na prevalência de estabelecimentos de envergadura significativa no segmento supermercadista, detidos por empresas de origem local. Estes, predominantemente, ocupavam localizações nas zonas centrais ou em suas adjacências, segundo os autores mencionados.

Assim, torna-se evidente a alteração locacional dos supermercados no contexto urbano de Marabá, deslocando-se dos espaços convencionais e já estabelecidos nas áreas centrais ou em suas proximidades, em direção às rodovias, com especial destaque à Transamazônica:

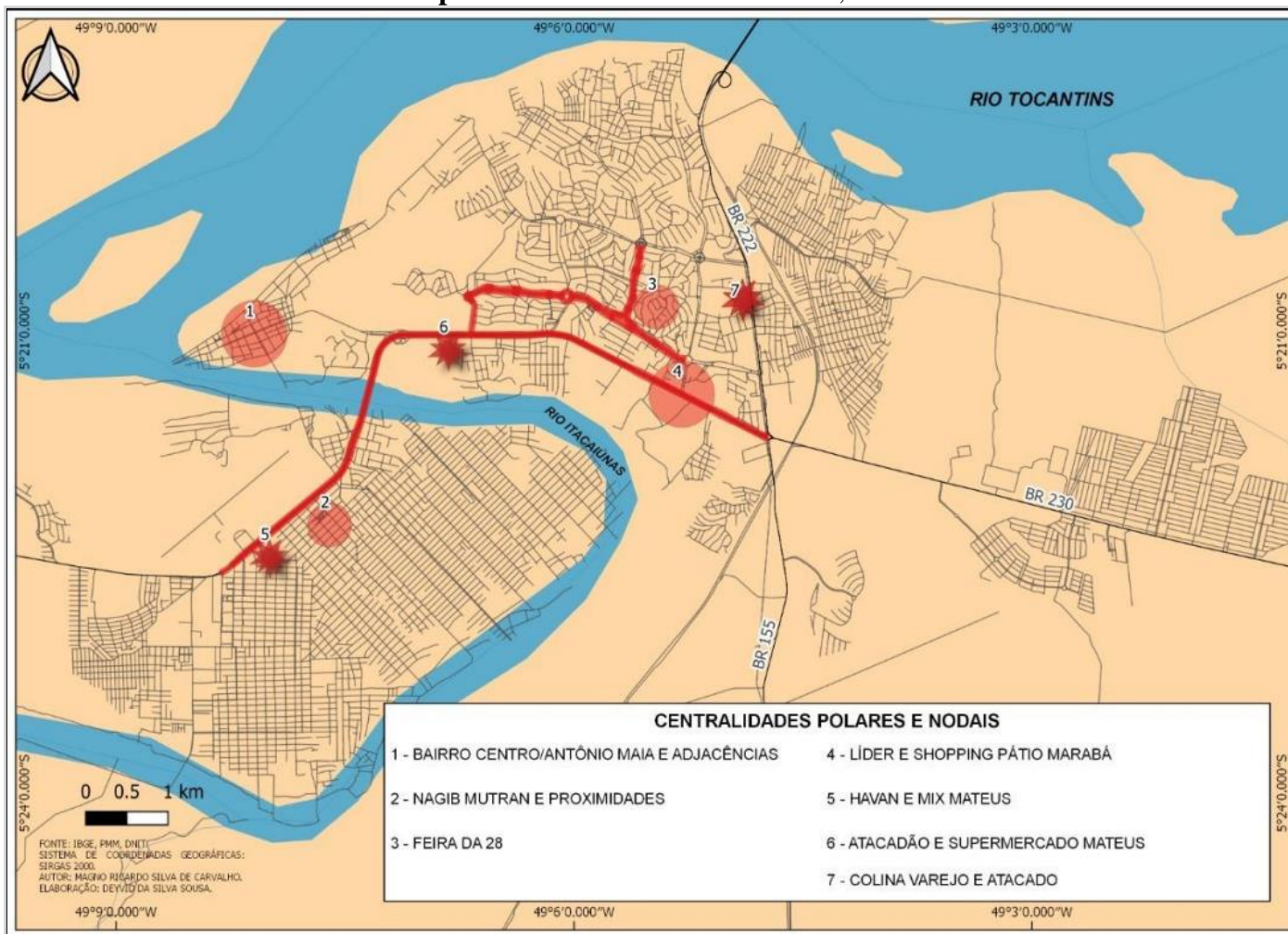
Essa mudança ocorre, sobretudo, em função das melhorias pelas quais passou a Transamazônica no início dos anos 2010, tendo na duplicação das vias e na construção de uma ponte e de viadutos os principais

destaques. Isso porque tais obras proporcionaram a essa via, transformar-se em um eixo de circulação bem mais fluido e atrativo, referindo-nos não apenas à fluidez de via regional, mas também de via (intra)urbana. Soma-se essa nova "Transamazônica marabaense", mais fluida e moderna, com a oferta de grandes terrenos em suas margens, algo que as antigas localidades não proporcionavam. (Carvalho e Gomes, 2022, p. 65)

A realocação dos principais empreendimentos supermercadistas, segundo esses autores, emerge como um fator de considerável importância na consolidação dessas novas centralidades. Entretanto, é necessário observar que, apesar de oferecerem uma gama diversificada de produtos e, por vezes, até abrigarem instalações análogas a lojas em seus interiores, tais plataformas não podem ser plenamente equiparadas à relevância na estrutura urbana da cidade, em comparação com as tradicionais áreas centrais.

Portanto, Carvalho e Gomes oferecem, no âmbito desta análise, uma representação cartográfica contemporânea das centralidades urbanas presentes em Marabá, como evidenciado no Mapa 7.

Mapa 7: Marabá/PA. Novos Centros, 2019.



Fonte: Sousa (2019)

Essas centralidades emergentes, bem como o seu processo de formação e consolidação, sejam em uma forma unitária ou múltipla, introduzem à cidade de Marabá novos contextos sociais e econômicos, os quais desencadeiam uma reconfiguração não somente das características físicas, mas também dos atributos relacionados a uma diversidade estrutural, ou a um processo mais abrupto de reestruturação. De acordo com a perspectiva dos autores que engendraram essas análises, baseiam-se em Sposito (2013) para concluir que Marabá adentra agora o domínio de uma estruturação multi(poli)cêntrica (Carvalho e Gomes, 2022).

No âmbito dessa configuração que emana uma significativa complexidade, Vieira e Souza (2023) realizam uma análise enfocando duas óticas distintas. De um lado, observa-se uma diretriz que se concentra na proliferação de empreendimentos imobiliários destinados às classes média e alta, identificados como "territórios de mercado". Por outro, são observadas expansões que se estendem para as zonas periféricas dos núcleos já consolidados, destacando-se os casos de São Félix e Morada Nova. Nesses setores, a manifestação do crescimento é notabilizada predominantemente por assentamentos precários, delineando o que os autores designam como "territórios da exclusão" (p. 63).

Segundo as considerações de Melo (2015), essa tendência manifesta-se como uma expressão da ocupação territorial forjada a partir dessa abordagem de nucleações, entendida de forma mais abrangente por esse padrão multi(poli)cêntrico (Carvalho e Gomes, 2022). Este enfoque revela a predominância de veículos automotores em detrimento de um sistema de transporte público de eficácia limitada, caracterizado por "poucas alternativas de linhas, que circulam principalmente nas áreas centrais dos núcleos consolidados" (Vieira e Souza, 2023, p. 63). Conseqüentemente, a consolidação desses setores periféricos em distância significativa dos principais centros urbanos pode agravar consideravelmente a vulnerabilidade de um determinado segmento populacional.

Essa dicotomia, destacada por Vieira e Souza (2023), aponta para uma tendência à fragmentação socioespacial enquanto trilha esclarecedora para a apreensão das lógicas vigentes nesse espaço urbano. Destaque especial dado a relação desse processo com a mobilidade, já que essa última acaba tendo um "papel preponderante nesse processo" (p. 69) diante dessas estruturas urbanas concebidas.

Diante das duas configurações urbanas delineadas, torna-se evidente que a mobilidade se erige como um fator de significativa importância diante das intrincadas

tramas que permeiam esses espaços. Apesar das duas lógicas socioespaciais se manifestarem de forma contrastante, uma com a cidade de Castanhal testemunhando a emergência de processos que transitam pela aparente gênese de uma reestruturação da cidade com base em novos arranjos de áreas centrais, Marabá, por sua vez, manifesta com clareza o que Carvalho e Gomes (2022) consideram como uma multi(poli)centralidade, fundamentados nos preceitos de Whitacker (2007) e Sposito (2013) concernentes a tal conceito.

Conforme os desafios que se apresentam nos contextos urbanos abordados, considerando as transformações na acessibilidade que se manifestam por meio de distâncias ampliadas, surge a oportunidade de explorar a maneira como a configuração desses espaços – permeados por suas próprias características específicas ditadas por suas lógicas dominantes e pela constante emergência de núcleos secundários – se traduz em uma disseminação de conteúdos urbanos dispersos, delineando fronteiras que continuamente assumem diferentes formas de assentamentos humanos e novas formas de habitat (Sposito e Góes, 2013).

Nesse contexto, faz-se imperativo direcionar à análise das configurações habitacionais que deram origem às principais áreas de expansão destes espaços urbanos, sobretudo permeadas pelas lógicas explicitadas, as quais não apenas constituem o conteúdo dessas áreas centrais, mas também de suas periferias. Desta forma, propõe-se examinar três vertentes amplamente consolidadas em ambas as cidades, a saber, as ocupações precárias, os conjuntos habitacionais oriundos do PMCMV e os espaços residenciais fechados.

2.4 Centro “vs” periferia: o acirramento da desigualdade socioespacial e os novos conteúdos nas bordas das cidades de Castanhal/PA e Marabá/PA

Ao considerar o cenário delineado anteriormente, é imperativo reconhecer que a dinâmica de produção no âmbito do espaço urbano dessas localidades está intrinsecamente enraizada em um contexto de valorização do capital imobiliário. Nesse sentido, é pertinente abordar que esse ambiente propicia a instauração de competições acirradas por áreas que experimentam uma crescente e expressiva demanda. Portanto, tal dinâmica culmina na prevalência do valor de troca em detrimento do valor de uso nesses espaços, resultando em uma complexidade aumentada para os novos elementos periféricos que emergem sob as influências das lógicas preponderantes em ambas as cidades.

Nesse contexto, a produção imobiliária residencial se revela como um reflexo intrínseco desse processo, o qual é influenciado pelas atuais dinâmicas de reestruturação que imperam nessas áreas urbanas abordadas no tópico anterior. Diante desse cenário, à medida que a terra urbana se consolida cada vez mais como uma mercadoria, delineiam-se certas porções da cidade que gradativamente são submetidas ao domínio do mercado, restringindo o acesso a uma parcela da população com recursos financeiros para tal intento. Isso resulta na materialização de espaços urbanos caracterizados como "territórios de mercado", conforme exposto por Vieira e Souza (2023, p. 59):

Podemos definir os territórios de mercado como espaços criados e delimitados no interior da cidade pelo setor imobiliário, cujo elemento central da territorialização é a capacidade financeira dos estratos da população que podem pagar para usufruir desses espaços. De forma que a identificação com esses territórios já não é mais realizada a partir de laços culturais, mas sim, financeiros. Portanto, as pessoas que podem pagar, usufruem desses espaços criados pelo mercado, se misturando entre si e, muitas vezes, negando os demais espaços da cidade.

Entretanto, de maneira concomitante, essa configuração simultaneamente contribui para um processo de afastamento de outra fração da sociedade. Indivíduos desprovidos de recursos financeiros para adquirir propriedades se veem compelidos a buscar residência em áreas desconsideradas por este mesmo mercado imobiliário. Dentro desta perspectiva, emerge um contraste entre os espaços destinados aos "exclusivos" e os destinados aos "excluídos", delineando a consolidação de novas áreas reconhecidas como "territórios da exclusão":

Os territórios da exclusão são espaços desprovidos de infraestrutura básica como água encanada, saneamento e esgoto, também são áreas de difícil acesso, distantes dos centros e que carecem de serviços básicos públicos e privados, e que adquire diversas nomenclaturas, como por exemplo favela, periferia, comunidade, baixada e palafitas. De acordo com o IBGE, essas áreas são classificadas como aglomerados subnormais. (Vireira e Souza, 2023, p. 59)

O cenário que se delinea revela que, diante da inacessibilidade de uma parcela significativa da população para adquirir propriedades nas áreas submetidas à influência de uma classe cada vez mais restrita, pertencente às camadas média alta e alta renda, as áreas à margem adquirem importância como opção de subsistência no contexto urbano. Por conseguinte, os espaços de composição periféricas não somente espelham a carência de interesse desse mercado, mas também testemunham a intervenção de grupos sociais que, na busca por uma adaptação estratégica de sobrevivência, estabelecem-se de maneira a se auto incluírem precariamente no espaço urbano (Martins, 1997).¹⁹

Dessa maneira, a conformação dessas diferentes configurações de realidade promove uma intensificação acentuada das disparidades no contexto das diferenciações socioespaciais. Essa intensificação frequentemente encontra abordagens na literatura sob a égide dos fenômenos de segregação e autosegregação socioespaciais (Sposito e Góes, 2013), os quais podem culminar em um processo ainda mais intenso e intrincado, identificado como fragmentação socioespacial (Sposito e Sposito, 2020).

Portanto, esse processo adquire sua substância na solidificação da segregação socioespacial. Como delineado por Marisco (2020), essas intensificações estão intimamente vinculadas a uma série de intervenções e políticas urbanas, tanto de esfera pública quanto privada, as quais contribuem para a maior heterogeneidade dos espaços urbanos no que diz respeito ao acesso à terra, infraestrutura e a alocação de equipamentos. A esse respeito, Sposito (2013) já antecipava a influência dos espaços residenciais fechados como emergentes modalidades de segregação socioespacial, nas quais os atores com maior capital, notavelmente de ordem econômica, optam pelo que a autora caracteriza como autosegregação.

Um dos resultados mais notáveis da autosegregação é a configuração de formas urbanas nas quais segmentos da população com maior poder econômico optam por residir

¹⁹ Conforme destacado por Martins (1997), o fenômeno que caracterizamos como exclusão engendra uma realidade social paralela, a qual se mostra inclusiva no âmbito econômico, mas excludente nas dimensões social, moral e até política. A abordagem proposta fornece uma plataforma fundamental para a apreensão de um processo de inclusão precária desses indivíduos no espaço urbano, delineando-se como uma estratégia de resistência e preservação.

em ambientes isolados, protegidos por barreiras físicas, sistemas de monitoramento e áreas de recreação privativas. (Sposito e Góes, 2013). No entanto, conforme Sposito (2013) esclarece, essa forma atual de segregação socioespacial vai além dos espaços habitacionais e alcança as esferas de consumo de bens e serviços, como nos exemplos de novas áreas centrais: os shopping centers, hipermercados, centros de eventos e negócios, que passam a ampliar as distâncias sociais, como emergido sob as configurações urbanas das cidades de Castanhal e Marabá, abordadas no subtópico anterior.

Desse modo, torna-se evidente que a segregação se incide além do âmbito habitacional, se manifestando de maneira inequívoca no âmbito do consumo, promovendo alterações nas dinâmicas socioespaciais entre os habitantes urbanos e destacando um "processo de descontinuidade e predominância de disparidades sociais entre segmentos específicos do espaço urbano" (Dal Pozzo, 2011). Essa descontinuidade amplia a complexidade intrínseca ao cenário urbano, contribuindo para a progressão de lógicas fragmentárias.

Frente à crescente intensificação dessas dinâmicas, é possível destacar que os espaços de autosegregação podem ser entendidos como territórios alinhados com a lógica de mercado, uma vez que ambos derivam de empreendimentos imobiliários e, portanto, são acessíveis apenas àqueles com capacidade financeira para tal. Por contrapartida, os territórios que surgem como resultado de uma segregação impostam são caracterizados como territórios de exclusão, uma vez que os grupos neles situados não dispõem dos recursos econômicos necessários, limitando suas opções a áreas negligenciadas pelo mercado (Vireira e Souza, 2023).

Conforme apontado por Cardoso (2016), a emergência desses espaços incorporados às dinâmicas de exclusão resulta primordialmente da informalidade inerente à produção habitacional e das condições precárias. Essa situação se manifesta predominantemente por meio de duas modalidades: a) ações do mercado imobiliário que não seguem as normas e os padrões mínimos de habitabilidade estipulados pela legislação, disponibilizando terrenos a preços reduzidos, direcionados a uma população de baixa renda com vínculos de trabalho vulneráveis; b) uma segunda forma, de maior relevância, é um reflexo direto da atuação dos grupos sociais precariamente incluídos, que se tornam produtores de habitação ao empregar a autoconstrução em terrenos ilegais ou carentes de infraestrutura.

Assim como delineado na primeira abordagem, no contexto dos mecanismos de mercado e a proximidade relacional entre a ação estatal e o capital privado, torna-se

aparente a relevância de conjuntos habitacionais degradados e descontínuos a malha urbana, mais recentemente e notadamente aqueles correlatos ao PMCMV. Por outro lado, a segunda abordagem indicada pelo mesmo autor está mais diretamente associada às ocupações precárias, e cada uma destas abordagens abarca um tipo distinto da definição de assentamentos precários.²⁰ (Cardoso, 2016).

As variadas modalidades de habitação, que configuram novos *habitats* urbanos (Sposito e Góes, 2013), constituem a realidade de Castanhal e Marabá, onde suas zonas em expansão seguem as principais vias rodoviárias, influenciadas pelas dinâmicas de centralidade que delineiam as lógicas socioespaciais previamente discutidas. Tais novos espaços residenciais, portanto, emergindo nas bordas dessas cidades, adquirem a delimitação de uma "fronteira urbano-imobiliária" (Cruz, 2019, p. 85) em ambos os contextos, fazendo com que as referidas cidades se constituam enquanto um mosaico mercadológico (Carlos, 2011).

Nesse contexto, é de suma importância ressaltar que, mesmo com o surgimento e a amplificação das disparidades entre os diversos tipos de assentamentos urbanos, frequentemente encontram-se coexistindo em setores compartilhados, como observado nos casos do setor nordeste de Castanhal e do setor norte de Marabá (cuja ênfase se dará no terceiro capítulo). Nessas áreas, portanto, verifica-se a presença das três categorias de habitação destacadas: as ocupações precárias, os conjuntos habitacionais do Programa PMCMV e espaços residenciais fechados.

Portanto, o que se destaca com clareza é que essas discrepâncias no âmbito habitacional se denotam presente tanto em Castanhal quanto em Marabá, emergindo num “conjunto de relações e de articulações entre agentes sociais, com uma dimensão espacial necessária à sua configuração social, representando não só uma forma de mobilização, como também estratégia de organização” (Trindade Junior., 2016, p. 243). Para identificar essas características, é imperativo adquirir um entendimento abrangente da realidade por meio da análise da atuação desses agentes e da produção dos espaços de moradia sob sua influência, como será discutido posteriormente.

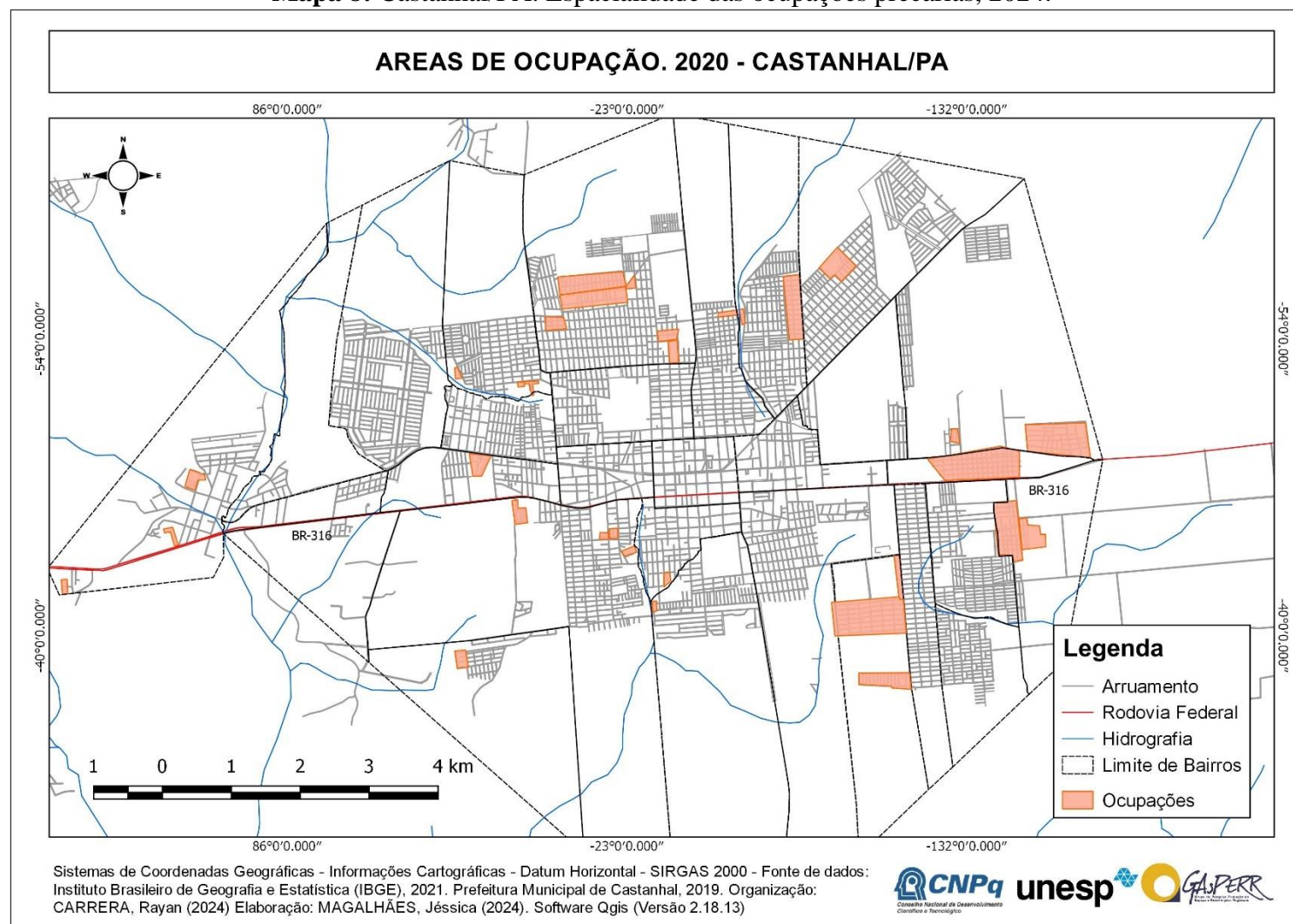
²⁰ A expressão "assentamento precário" é empregada pela Política Nacional de Habitação (PNH) com o propósito de delinear um conjunto de assentamentos urbanos que se caracterizam por sua inadequação habitacional e ocupação por indivíduos de baixa renda (BRASIL, 2010). Embora as particularidades inerentes a esses assentamentos sejam evidentes, é importante ressaltar que a única abordagem estatística de alcance nacional para abordar questões habitacionais se restringe ao mapeamento das favelas, categorizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) sob o termo "aglomerados subnormais".

2. 4.1 Castanhal - uma lógica que transmuta entre os exclusivos e os excluídos

Com uma população em 192.256 indivíduos (IBGE, 2022), Castanhal tem sido objeto de significativa influência do capital imobiliário ao longo das últimas duas décadas. Nesse contexto, emergem áreas habitacionais notórias, destacando-se os conjuntos habitacionais alinhados PMCMV do Governo Federal, abrangendo as diversas faixas de renda (1, 2 e 3); parcelas destinadas à edificação pelo setor privado, caracterizadas por uma gama de empreendimentos que variam desde acessíveis loteamentos residenciais até espaços residenciais fechados de elevado valor; e áreas destinadas a ocupações precárias, que permanecem desprovidas da devida regularização pelas autoridades municipais, sendo marcadas por notáveis instâncias de autoconstrução, frequentemente conduzidas por segmentos populacionais inseridos precariamente.

Por conseguinte, foi durante o período compreendido entre os anos de 1980 e 2000, marcado por um notável processo de dispersão urbana, que Castanhal testemunhou a emergência de ocupações precárias como a principal frente de sua expansão urbana. Segundo os registros do Plano Diretor Participativo de Castanhal (PDC, 2018), identificam-se 32 áreas cuja origem remonta a essas modalidades habitacionais, sendo que a maioria delas encontra-se localizada em áreas periféricas, compondo as bordas externas de bairros valorizados. Este padrão de distribuição é explicitamente representado pelo Mapa 8.

Mapa 8: Castanhal/PA. Espacialidade das ocupações precárias, 2024.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Magalhães (2024)

A organização espacial intraurbana de Castanhal, que se origina no núcleo central da cidade e se estende em direção às suas margens, assume um papel propício para essa configuração, alinhando-se de maneira coerente com a noção destacada por Pinheiro *et al.* (2016), referenciando as grandes obras viárias, como a abertura de avenidas e rodovias, enquanto impulsionadoras dessas ocupações, não sendo acompanhadas por políticas habitacionais efetivas. Essa particularidade se expressa em áreas de expansão que constituem vetores de crescimento em ambientes precários, posteriormente recebendo intervenções infraestruturais e urbanísticas, seguidas por dinâmicas de migração de populações de baixa renda (Mautner, 1999).

A gênese dessas ocupações na cidade destacada encontra respaldo na mobilização de movimentos de reivindicação por habitação, lideranças comunitárias, associações de bairro, bem como no apoio de legisladores locais. As estratégias empregadas pelos estratos socialmente vulneráveis para a concretização dessas habitações ganham viabilidade através da prática de autoconstrução, delineado por Maricato (1982) como um padrão arquitetônico viável para a parcela de baixa renda da população, um processo de construção da casa (própria ou não) [...] pelos seus moradores, [...] parentes, amigos e vizinhos, [...] [ou] auxiliados por algum profissional (pedreiro, encanador, eletricista) remunerado” (p. 73-74), denotando a produção de casas em estado de forte nível de precariedade. (FOTO 1)

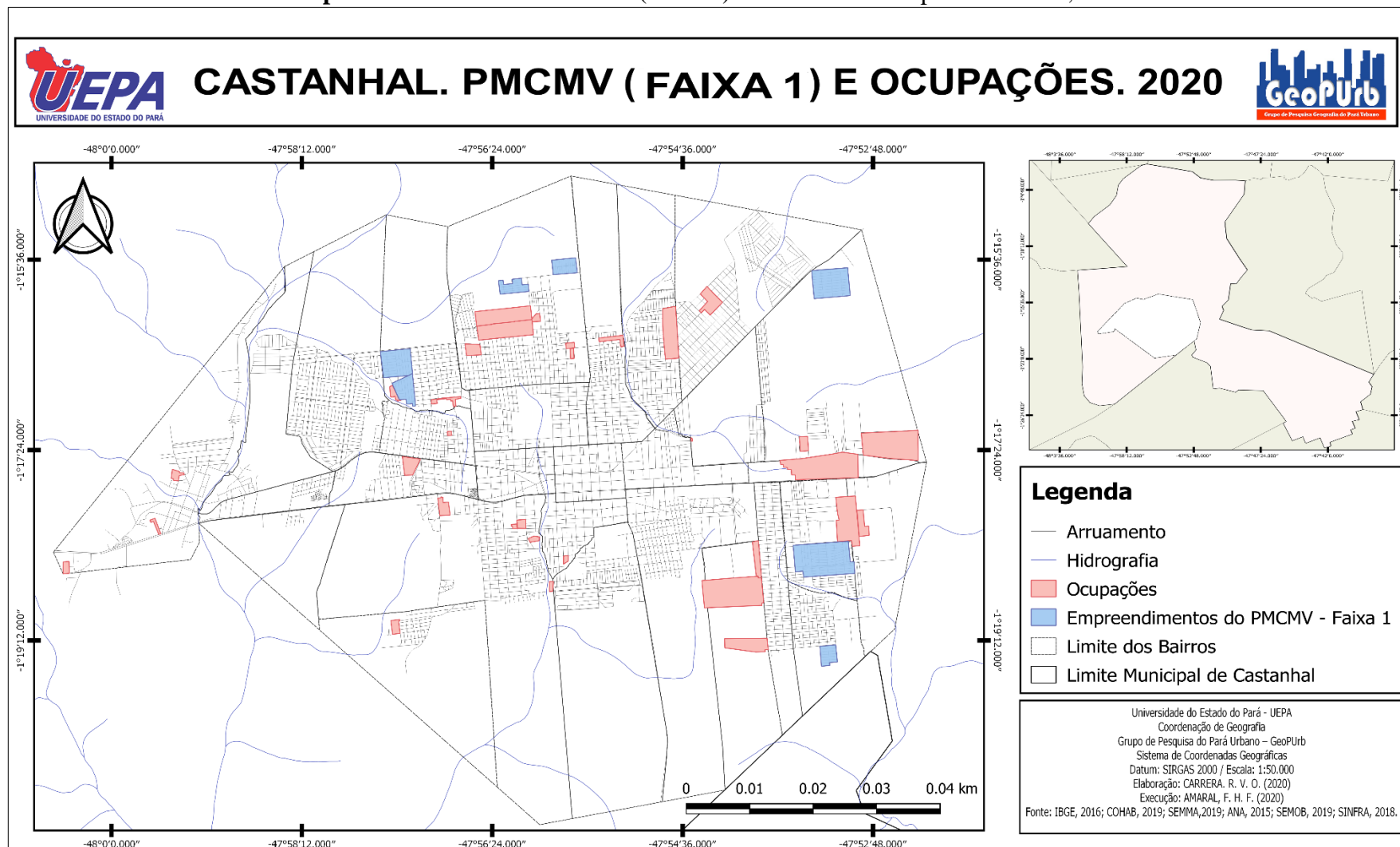
Foto 1: Castanhal/PA. Autoconstrução em ocupação, bairro Saudade II, 2020.



Fonte: Elaboração própria, 2020.

Entretanto, de acordo com Carrera (2021), a influência e vigor dessas ocupações experimentaram uma notável diminuição nos últimos treze anos, coincidindo com a implementação da política habitacional do PMCMV, em 2009. Como resultado, emergiu a relação intrínseca entre essa política habitacional e a competição por esses espaços no contexto das ocupações conduzidas por grupos sociais caracterizados por precária inclusão. Assim sendo, a presença do PMCMV passou a assumir um papel proeminente como uma das novas diretrizes de expansão dentro do cenário urbano de Castanhal, a partir da última década, uma condição visível por meio da organização espacial representada no mapeamento identificado no Mapa 9.

Mapa 9: Castanhal/PA. PMCMV (Faixa 1) como frente de expansão urbana, 2020.



Fonte: Elaboração própria, 2020.

Os empreendimentos que se enquadram na Faixa 1 do programa habitacional em questão, conforme demonstrado no mapa 12, encontram-se posicionados nas áreas periféricas ditadas pelas ocupações em momentos pretéritos, representando, agora, enquanto agentes relevantes no contexto da expansão territorial mais recente. Muitas dessas localidades mantêm coerência com as características intrínsecas das ocupações preexistentes, particularmente no que concerne à conformação do setor sudeste da cidade. Além de, notadamente, demonstrar a emergência de novas descontinuidade na trama urbana da cidade, sobretudo nos confins do setor nordeste.

Os complexos habitacionais direcionados às Faixas 2 e 3, em contrapartida, ocupam posições privilegiadas. Aqueles que manifestam interesse em adquirir residências nesses empreendimentos são mais favorecidos, uma vez que tais localizações conferem maior proximidade ao núcleo central da cidade.

Tais segmentos tangenciam e reforçam as demandas pulsantes no setor imobiliário, em que a consecução desses empreendimentos é viabilizada mediante a utilização do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Todo o ciclo que abarca desde a concepção, construção, incorporação até a comercialização dessas unidades transcorre por meio de dinâmicas de mercado. A responsabilidade pela concretização dessas unidades recai sobre entidades privadas, ao passo que a Caixa Econômica Federal desempenha um papel preponderante no tocante ao financiamento e concessão de subsídios²¹ para viabilizar tais iniciativas.

Com um contingente de 17 empreendimentos imersos no contexto de Castanhal, como ilustrado no Quadro 4, o PMCMV efetivou-se como uma manifestação de:

[...] uma das possíveis formas resolutivas da questão habitacional, pois, do mesmo modo que atende às necessidades habitacionais da população de baixa renda ao adotar um volume inédito de subsídios, no contexto da crise econômica mundial em que foi criado, o programa também foi uma medida anticíclica para enfrentar a crise econômica mundial através do estímulo à economia do país (Santos; Cruz e Ribeiro, 2015, p.43).

²¹ Faixa 1 - Até R\$ 1.800,00 (Faixa 1A) e de R\$ 1.800,01 até R\$ 2.600,00 (Faixa 1B): Destinada às famílias com renda mensal de até R\$ 1.800,00 (Faixa 1A) e de R\$ 1.800,01 até R\$ 2.600,00 (Faixa 1B) (Subsídio significativo do governo para a aquisição ou construção da moradia com parcelas de financiamento bastante reduzidas). Faixa 2 - R\$ 2.600,01 até R\$ 4.000,00: Destinada às famílias com renda mensal de R\$ 2.600,01 até R\$ 4.000,00 (Subsídios e taxas de juros reduzidas para o financiamento da moradia). Faixa 3 - R\$ 4.000,01 até R\$ 9.000,00: Destinada às famílias com renda mensal de R\$ 4.000,01 até R\$ 9.000,00 (Taxas de juros diferenciadas para o financiamento da moradia)

Quadro 4: Castanhal, empreendimentos do PMCMV.

Empreendimentos	Nº de Unidades Habitacionais	Valor (R\$)	Faixa	Situação	Construtoras	Localização
Parque dos Castanhais	499	19.220.603	Faixa 1	Entregue	Meta Empreendimento	Novo estrela
Parque dos Buritis	500	20.875.529		Entregue	Meta Empreendimento	
Jardim dos Tangarás	496	19.544.632		Entregue	Decol Decorações	Fonte Boa
Jardim dos Ypês Amarelo	322	14.103.748		Entregue	Atan Engenharia	
Jardim dos Ypês Rosa	344	14.584.001		Entregue	Mape Engenharia	
Jardim dos Ypês Roxo	360	15.387.748,		Entregue	Laje Engenharia	
Jardim dos Ypês Branco	376	17.897.288		Entregue	Engefix Engenharia	
Residencial Japiim I e II	1000	66.779.940		Entregue	Servmix	Jardim das Acácias
Residencial Jardim das Flores	500	29.762.488,		Entregue	Engefix Engenharia	Bom Jesus
Residencial Girassol II	688	33.710.218		Atrasado	Cirio Construtora	Bom Jesus
Celta Residence	120	1.320.750		Faixa 2	Concluído	Engetower Engenharia
Residencial Santa Maria	96	288.614	Concluído		Guama – Engenharia e construções	Novo Olinda
Super Life	760	3.013,68	Concluído		Building Servicos	Rodovia BR-316
Condomínio Clube Santa Lídia Mód. I e II.	296	4.766.184	Concluído		Engefix Construcoes	Jaderlândia
Residencial Cristo Redentor	64	46.640,51	Concluído		Guama – Engenharia e construções	Novo Olinda
Conjunto Residencial Pedro Coelho da Mota	36	34.598,31	Concluído		Guama – Engenharia e construções	Cristo

Fonte: SISHAB (2022), **Organização:** elaboração própria.

Nesta direção, esses empreendimentos referidos a Faixa 1, para além de sua distância do núcleo central da cidade, compartilham traços similares as ocupações no que diz respeito as suas relações com sua integração ao tecido urbano e centro comercial da cidade. Portanto, esse panorama repercute na notória carência de serviços e infraestruturas compondo os setores em que se localizam, como pode ser observado no caso do setor sudeste, que diante da centralidade precária exposta por Moraes (2023), referente ao núcleo secundário do bairro Jaderlândia, se vê compelida a recorrer a estabelecimentos de pequeno porte, associados ao que Santos (2014) delinea como o circuito inferior da economia, responsável por suprir as demandas do cotidiano local. (FIGURA 2)

Foto 2: Castanhal/PA, Rua Dr. Adailson da Silva Rodrigues, 2022.

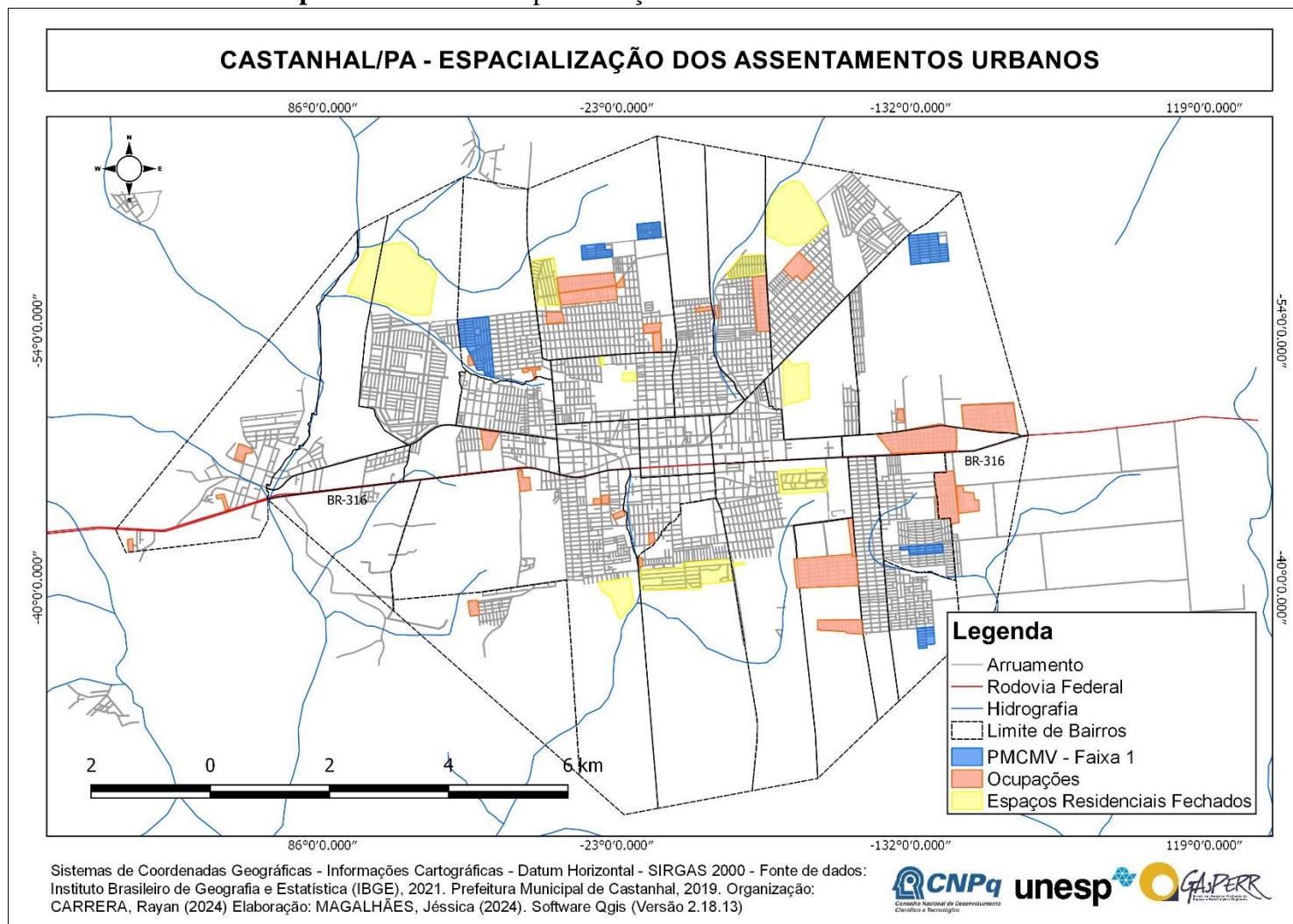


Fonte: Silva (2022)

Contudo, ao longo da última década, uma tendência emergente de expansão urbana voltada para habitações de médio e elevado padrão tem contribuído para a amplificação das discrepâncias socioespaciais que compõe esses setores periféricos. Esse movimento reforça as disparidades preexistentes e tem se destacado pela instauração de espaços residenciais fechados, a exemplo do Quinta do Bosque, Quinta do Lago, Parque Paraíso, Campo Belo e Vitória Régia, com forte influência no contexto urbano de Castanhal.

Esses espaços residenciais de médio e alto padrão se destacam no mercado imobiliário local pela “preservação” de aspectos naturais com a presença, em muitos casos, de nascentes e mata ciliares preservadas, bosque de seringueiras e lagos, inserindo assim na trama imobiliária local a preservação ecológica enquanto valor mercadológico. Vale destaque que tais condomínios se encontram numa distância variada em relação ao centro da cidade, contudo, há uma prevalência de composição para os limites da malha urbana da cidade. Ou seja, servindo como um novo conteúdo que se integra aos espaços já consolidados outrora pelas ocupações precárias e as habitações voltadas a Faixa 1 do PMCMV (MAPA 10). Contudo, não adentrando as dinâmicas vivenciadas por essas, acabando, no contrário, servindo na composição de novas barreiras e se firmando no contexto reverberado por Vieira e Souza (2023) enquanto potenciadores de um antagonismo que reforça as distâncias entre os territórios de mercado e os territórios de exclusão.

Mapa 10: Castanhal. Espacialização dos assentamentos urbanos. 2024.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Magalhães (2024)

Para além das considerações de preservação florestal, destaca-se o atributo da segurança como o elemento preponderante na estratégia de marketing dirigida ao público-alvo, notavelmente caracterizado por dispositivos de vigilância contínua, paredes com altura de 3,5 metros, estruturas concêntricas e sistemas de cerca elétrica. Este traço é ilustrado de modo particular pelo espaço residencial fechado denominado Quinta do Bosque, localizado ao sul da cidade de Castanhal (FOTO 3).

Foto 3: Castanhal, espaço residencial fechado Quinta do Bosque.



FONTE: site da imobiliária Arbi Imóveis: https://www.arboimoveis.com.br/imovel/TE0033_DKZA.

Essa configuração, alicerçada na salvaguarda da segurança, tem como consequência a criação de uma barreira à interação direta com outros arranjos habitacionais que permeiam o seu entorno. Isso resulta, de fato, em uma distinção nítida entre o cotidiano do referido espaço fechado e o tecido residencial circunvizinho, alimentando, assim, uma manifesta trajetória de autosegregação.

Nesse contexto analítico, desponta a oportunidade de discernir as dinâmicas de transformação que se desvelam no tecido urbano de Castanhal, com especial atenção para as últimas quatro décadas. Simultaneamente, esse exame está intrinsecamente relacionado às reestruturações que emergem das dinâmicas de centralidade, as quais ditam os novos ritmos do processo de expansão dessa localidade. Sob essa ótica, essa expansão assume uma configuração adensada que se desenvolve em torno dos principais eixos viários, notavelmente a BR-316 e a PA-320, gerando vetores de influência considerável, particularmente nos setores sudeste e nordeste da cidade.

Estes segmentos, portanto, fornece um terreno propício para a análise das ações estatais entrelaçadas com as diretrizes do mercado imobiliário, com o intuito de instaurar novas áreas urbanas. Esse processo se presta à investigação das dinâmicas cada vez mais fragmentadas que moldam o espaço urbano Castanhalense. Sob essa perspectiva, o

processo assume a faceta de uma arena de disputas, catalisando, por conseguinte, o incremento do valor da terra (Melazzo, 2013; Sposito, 2004), promovendo uma divisão entre uma população enquadrada na esfera exclusiva e aquela que se encontra à margem, na condição de excluída.

2.4.2 Da lógica da necessidade à lógica do mercado: Marabá – a lógica hierárquica dos núcleos intraurbanos

Conforme as análises de Souza (2015), a partir do ano de 2008, Marabá experimentou uma série de transformações de grande magnitude em relação ao seu processo de expansão urbana. Isso se tornou evidente quando, em julho desse mesmo ano, veio à tona o anúncio da concretização do projeto industrial da siderúrgica Aços Laminados do Pará S.A (ALPA), promovido pela empresa VALE. Tal empreendimento foi concebido com o propósito de efetivar a verticalização da cadeia produtiva do aço no contexto de Marabá. O impacto financeiro desse empreendimento foi estimado em US\$ 3,7 bilhões, com uma projeção de criação de 16.062 postos de trabalho diretos durante a fase de implantação e mais 5.319 empregos quando a fase operacional se consolidasse (Souza, 2015; Redón e Souza, 2021; Vieira e Souza, 2023).

Nesse contexto, Souza (2015) destaca que Marabá se viu inserida em uma perspectiva em que a cidade passou a ser encarada como uma mercadoria, resultando na instauração de uma urbanização dispersa fortemente embasada na especulação imobiliária. Isso culminou na conformação de um tecido urbano caracterizado pela desigualdade. Essa dinâmica, conforme ressaltado pelo autor, se orienta por três principais lógicas: a da necessidade; a do papel do Estado; e as exercidas pelas forças do mercado. Vale ressaltar que essas lógicas delineiam formas habitacionais que refletem suas demandas, a saber: as ocupações precárias, os conjuntos habitacionais do PMCMV e os espaços residenciais fechados.

A partir desse enredo, observa-se o acentuamento do mercado imobiliário estimulado tanto pelas perspectivas de crescimento econômico no âmbito local quanto pelo panorama nacional, especialmente no contexto do lançamento do PMCMV:

O mercado imobiliário, passou a exercer pressão para que terras rurais fossem convertidas em áreas urbanas. E foi exatamente o que aconteceu no núcleo São Félix e Morada Nova, para viabilizar a implantação de quatro empreendimentos do PMCMV em Marabá, totalizando 6.468 unidades habitacionais. (Vieira e Souza, 2023, p. 61)

A inserção desses empreendimentos, referentes a Faixa 1, adquire relevância considerável no que diz respeito às decisões vinculadas à seleção de suas localizações durante o processo de execução e estão vinculadas à lógica do Estado. Das 6.468 unidades

alocadas, todas se incorporam em apenas quatro empreendimentos, conforme o detalhadamente exposto no quadro 5:

Quadro 5: Marabá/PA, PMCMV, 2022.

Empreendimento	Unidades	Valor Liberado (R\$)	Faixa	Situação	Construtora	Localização
Residencial Tiradentes	1.410	55.727.635	Faixa 1	Entregue	HF Engenharia	Morada Nova
Residencial Jardim do Édem	968	57.192.615		Concluída	CCM Construtora	Morada Nova
Residencial Magalhães	1.500	25.517.987		Paralisada	HF Engenharia	São Félix
Residencial Magalhães	1.500	73.836.113		Atrasada	HF Engenharia	São Félix
Residencial Vale do Tocantins	1.090	43.120.772	Faixa 2	Entregue	HF Engenharia	São Félix
Condomínio Mirante Village	96	2.740.297		Concluídas	Mirante Empreendimentos	Cidade Nova
Delta Park	201	77.305		Concluídas	Construtora Costa	Loteamento Park Delta

Fonte: SISHAB (2022), **Organização:** elaboração própria.

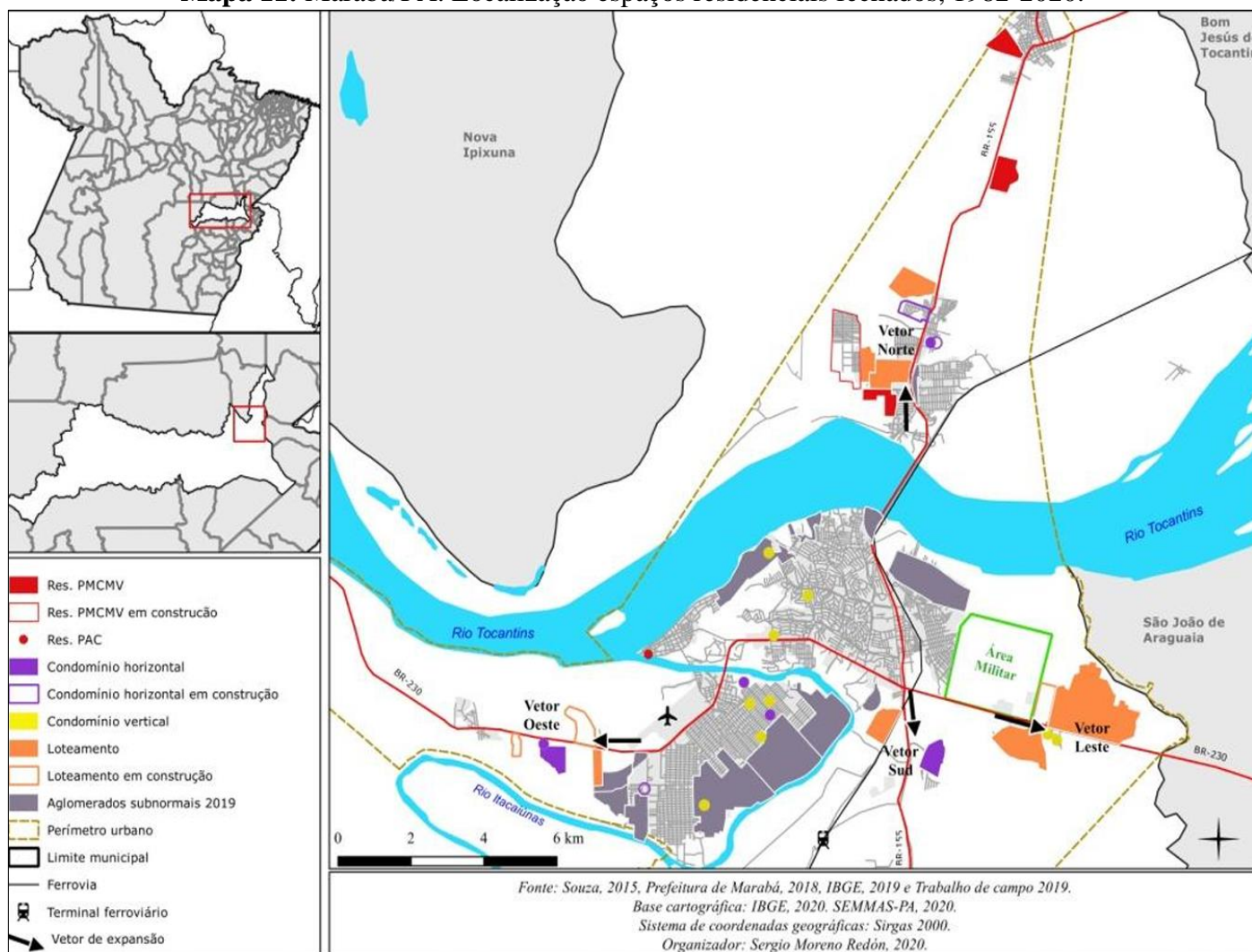
Além de se distribuir em um número limitado de empreendimentos, nota-se uma característica notável relacionada à sua concentração espacial, especificamente vinculada em sua concentração setorial, a margem direita do Rio Tocantins, composta pelos núcleos urbanos São Félix (Residenciais Vale do Tocantins e Magalhães) e Morada Nova (Residenciais Tiradentes e Jardim do Éden). Núcleos que não estavam inseridos no perímetro urbano até o ano de 2009.

Segundo o Relatório Final do Plano Municipal de Mobilidade de Marabá (PMM, 2018), constata-se que esse setor apresenta deficiências no que diz respeito à oferta de serviços de transporte público. Redón e Souza (2021) reforçam a ineficácia do sistema de transporte, especialmente em relação à capacidade de atender adequadamente às exigências provenientes do crescimento urbano induzido pelo PMCMV em consequência às suas implementações nesses espaços.

Em contrapartida, enquanto os empreendimentos inseridos, envoltos a Faixa 1, concentram-se exclusivamente nos núcleos residenciais São Félix e Morada Nova, compondo assim o setor ao norte da cidade, as faixas de 1,5 a 3 do PMCMV, contendo apenas cinco unidades em São Félix, têm a maioria de seus empreendimentos do segmento CCFGTS posicionados nas áreas de expansão regida pelos principais núcleos urbanos da cidade (Nova Marabá e Cidade Nova), conforme determinado pelo Plano Diretor Municipal de 2018 (PMM, 2018). Essa disposição espacial evidencia uma interação e uma interdependência entre a configuração do espaço promovida pelo mercado imobiliário e as diretrizes do PMCMV (Redón e Souza, 2021), ambas sustentadas pelas preponderantes lógicas socioespaciais que caracterizam o tecido urbano de Marabá em seu aspecto de multi(poli)centralidade (Carvalho, 2020).

Esse fenômeno, ancorado nos imperativos do mercado, passa a orientar a aquisição de terras urbanas. Sendo assim, com a eclosão de novos empreendimentos imobiliários, os quais se pautam por uma lógica de posicionamento que se alinha aos vetores de expansão delineados nas principais áreas centrais da cidade, o poder público local age de maneira a ratificar tal lógica em ressonância ao Plano Diretor Municipal, orientando as áreas de localização, a fim de antecipar as alterações resultantes da implantação do Projeto ALPA. Nesse contexto, explica-se os direcionamentos de localização dos conjuntos residenciais gerados pelo PMCMV e dos empreendimentos privados de maior relevância evidenciado no mapa 11 (Souza, 2015; Redón e Souza, 2021).

Mapa 11: Marabá/PA. Localização espaços residenciais fechados, 1982-2020.



Fonte: Redón e Souza (2021)

Segundo as considerações de Melo (2015), a introdução desses empreendimentos de cunho empresarial, ancorados em investimentos imobiliários, ocasionou na cidade a formulação de novos produtos resultantes do fortalecimento das atividades industriais e da infraestrutura decorrente da concretização do Projeto ALPA. Esse processo se correlaciona com a ascensão dos mais recentes núcleos comerciais, englobados em shopping centers e estabelecimentos de grande porte, que delineiam a emergência de um contexto já enfatizado por Carvalho (2020) das recentes dinâmicas multi(poli)cêntricas.

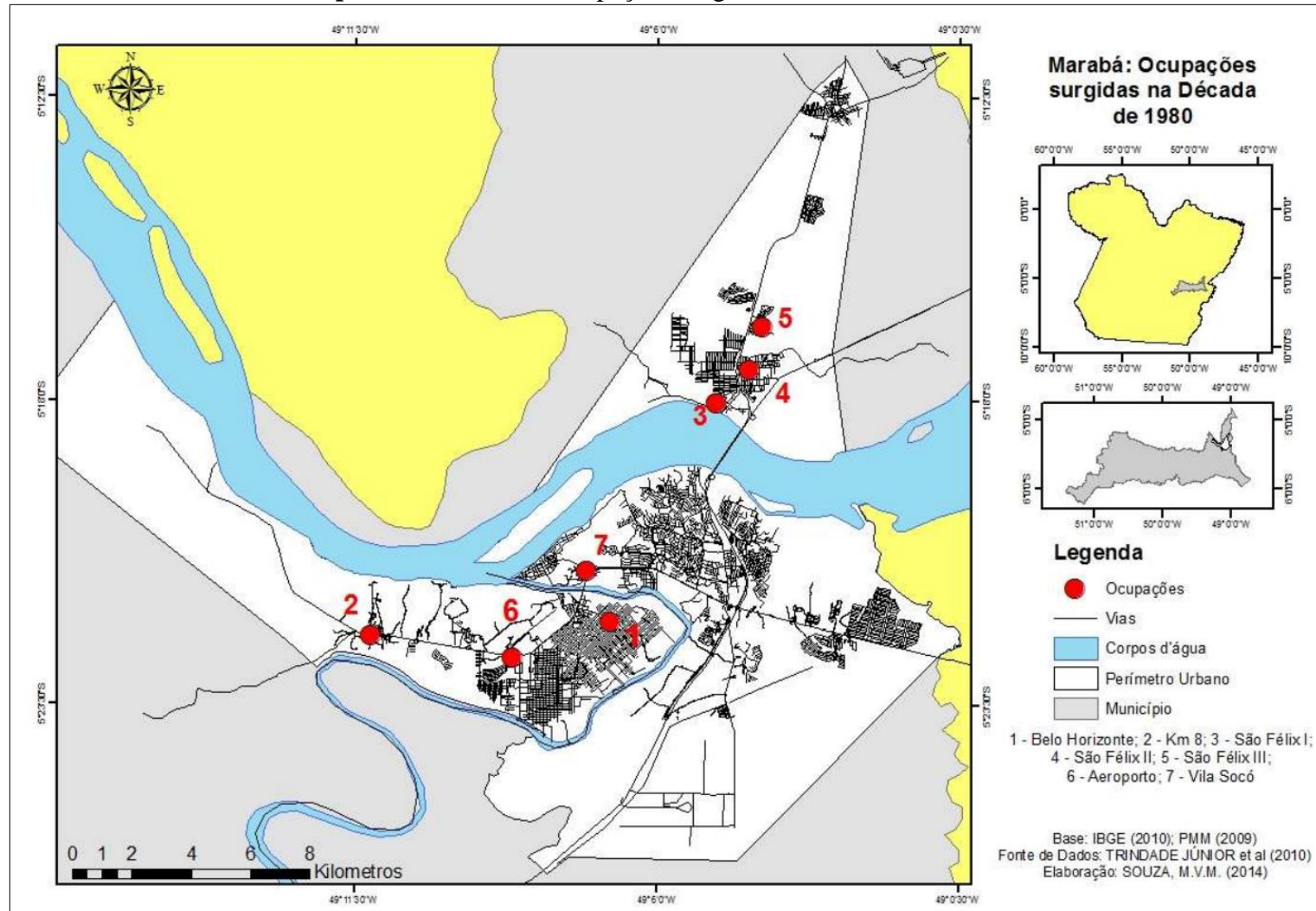
Entretanto, se atentando às formas de moradias direcionadas à um público de renda média e alta compondo esse cenário, traduzidas de acordo com as principais áreas centrais, se percebe um contraponto notável a realidade das habitações voltadas a uma classe socioeconomicamente menos favorecida da cidade, de onde emergem as ocupações precárias, que se direcionam à áreas de pouco interesse para o mercado imobiliário, realidade inversa a encontrada no contexto urbano da cidade de Castanhal, o que acaba revelando uma tendência à expansão das áreas periféricas como alternativa para os que não logram acessar o mercado imobiliário formal devido a restrições econômicas.

As razões supramencionadas contribuem parcialmente para a compreensão da localização predominante das ocupações precárias e dos conjuntos habitacionais do PMCMV surgidas nesse período, se consolidando em áreas periféricas dos núcleos urbanos já consolidados, como ilustrado pelos núcleos São Félix e Morada Nova. O desinteresse manifesto do mercado imobiliário em relação a essas áreas exerce uma influência substancial dentro desse panorama. Importa destacar que essa dinâmica contribui para a intensificação da vulnerabilidade da população que busca se consolidar nesses espaços, resultando nas extensas distâncias em relação aos centros urbanos primordiais, culminando em notáveis restrições à mobilidade e ao acesso desses cidadãos (Vieira e Souza, 2023).

Carvalho e Souza (2018) enfatizam a respeito dos espaços urbanos resultantes de ocupações precárias em Marabá. Eles observam que, apesar de constituírem áreas significativas dentro do tecido urbano, essas localidades frequentemente são privados do acesso a equipamentos públicos e serviços coletivos essenciais. Isso se traduz em uma negação do pleno uso da cidade por parte dessas comunidades, manifestando-se particularmente na insuficiência de infraestrutura e de serviços básicos, como transporte público, assistência médica e a ausência de espaços de lazer, entre outras necessidades fundamentais.

Portanto, fatores de natureza econômica desempenharam um papel crucial na origem e desenvolvimento dessas ocupações nos últimos dez anos. Notavelmente, os períodos de início e expansão de várias dessas ocupações parecem coincidir com o apogeu da indústria siderúrgica no município, bem como com a expectativa gerada pelo anúncio do empreendimento ALPA (Carvalho e Souza, 2018), consolidada, portanto, pela lógica da necessidade (Souza, 2015), que vale destaque, perdura desde a década de 1980, como demonstrado o Mapa 12.

Mapa 12: Marabá/PA, ocupações surgidas desde a década de 1980.



Fonte: SOUZA (2015)

Com a expansão recente do tecido urbano dos vetores de crescimento substancialmente influenciadas pelo mercado imobiliário emergido das novas dinâmicas industriais, de acordo com Vieira e Souza (2023), torna-se imprescindível nos atentarmos para um cenário que passa a revelar claramente a configuração dos denominados “territórios de mercado e territórios da exclusão” (p. 63). A incidência dessa "revitalização industrial", desencadeando um aumento notável no fluxo migratório, se correlaciona também com a oferta crescente de loteamentos e dos espaços residenciais fechados, que passam a ter um papel antagônico em referência as lógicas da necessidade e do Estado, guiando-se primordialmente pela lógica do mercado.

O quadro 6 apresenta o registro quantitativo desses empreendimentos privados efetuados a partir de 2009, destacando também seus ritmos de produção gradual.

Quadro 6: Marabá/PA. Loteamentos e empreendimentos implantados e não consolidados, 2009-2020.

Tipologia de Empreendimento	Nova Marabá	Cidade Nova	São Félix	Morada Nova	Total
Espaço Residencial Fechado	2	3 (1)	1 (2)	0	6
Espaço Residencial Vertical Fechado	2 (6)	2 (7)	0	0	4
Loteamentos	4 (1)	0 (3)	1 (4)	0 (2)	5

Fonte: Redón e Souza (2021)

Na disposição espacial desses empreendimentos, como podemos identificar no Mapa X, se destaca o predomínio da seleção de áreas contíguas aos vetores que se sucedem às rodovias BR-230, PA-150 e BR-155. Dentro deste contexto, delineiam-se quatro diretrizes de expansão urbana,

“Vetor norte, seguindo a PA-150, nos núcleos São Félix e Morada Nova; Vetor sul, seguindo a BR155, no núcleo Nova Marabá; Vetor leste, seguindo a Transamazônica, também na Nova Marabá e Vetor oeste na mesma rodovia, porém na saída do núcleo Cidade Nova” (Redón e Souza, 2021, p. 167).

Dentre os quatro vetores delineados, de acordo com Redón e Souza (2021), apenas o vetor oeste, associado à Cidade Nova, aparenta não ter alcançado uma consolidação plena nesta perspectiva, com alguns empreendimentos tendo suas atividades interrompidas. No vetor norte, correspondente a São Félix, o loteamento denominado Paris foi lançado em 2009, contudo, apresenta uma taxa de ocupação reduzida. No vetor

sul, observa-se a instauração do Loteamento Morumbi, voltado às classes médias e altas, bem como o condomínio de lotes Ipiranga Ecoville Premium. Por sua vez, no vetor leste, a implantação do Loteamento Cidade Jardim se destaca como o empreendimento de maior envergadura desse período.

Previamente ao ano de 2009, já se evidenciavam a presença de empreendimentos residenciais de natureza fechada em Marabá, todavia, esses empreendimentos estavam predominantemente situados nas localidades mais centrais dentro da configuração urbana.

Portanto, a novidade que merece atenção diante do contexto de recente expansão do espaço urbano de Marabá, posterior à implementação do Projeto ALPA, é o deslocamento periférico desses empreendimentos. Esse cenário passa a contribuir para a emergência de dinâmicas distintas e a intensificação de um novo conteúdo espacial periférico. Em consonância com essa tendência, a influência desses espaços exclusivos é observada como um fator que potencializa as desigualdades e a diretriz de afastamento em relação aos vetores de crescimento de maiores centralidades, notadamente associados às vias rodoviárias primárias.

2.4.3. Ponderações sobre o concebido

Portanto, é imprescindível destacar que nas duas realidades urbanas sob análise, tanto em Castanhal quanto em Marabá, manifestam-se diferenças substanciais que amplificam as disparidades e desigualdades intrínsecas aos seus respectivos processos de expansão. Embora ambas compartilhem semelhanças nas lógicas delineadas por Souza (2015) – da necessidade, do Estado e do mercado – as formas habitacionais contemporâneas que emergem nesses contextos se produzem e se organizam espacialmente enquanto reflexo de suas particulares reestruturações processuais no que cabe a suas escalas intraurbanas.

Enquanto Marabá adere a uma configuração de multi(poli)centralidade fortemente estabelecida, a cidade de Castanhal assume uma disposição mais inclinada à monocentralidade, embora sem desconsiderar a emergência de possíveis núcleos secundários que têm influenciado a trajetória de sua expansão urbana. Dessa maneira, é fundamental reconhecer que, no que concerne à organização espacial de Marabá, suas dinâmicas urbanas são orientadas pelas características dos núcleos centrais. Estas, por sua vez, refletem as disparidades em termos de relevância econômica que caracterizam esses centros, resultando na configuração das distribuições habitacionais que são orquestradas por diversos agentes em conformidade com suas capacidades econômicas de acesso. Este cenário acaba por gerar uma aparente hierarquia de centralidades intrínsecas ao contexto intraurbano de Marabá que dita a distribuição espacial das habitações produzidas em seu contexto urbano.

Por outro lado, em Castanhal, observa-se uma distribuição mais centrada em torno de seu centro principal, manifestando-se em várias etapas de expansão urbana (ocupações precárias, PMCMV e espaços residenciais fechados). Contudo, as disparidades espaciais que marcam esse contexto urbano adquirem um novo grau de complexidade devido à acentuação de descontinuidades resultantes das ações do mercado imobiliário recente na cidade, o qual é influenciado tanto pelas intervenções estatais, notadamente o PMCMV, quanto pelo capital privado, responsável pela concepção de espaços residenciais fechados. Isso se torna particularmente evidente no setor sudeste da cidade, onde um núcleo secundário, como exemplificado pelo bairro Jaderlândia, que tem a presença das três tipologias habitacionais discutidas até então, assume uma crescente proeminência de sua centralidade no âmbito setorial e contribui significativamente como uma aparente resposta ao contexto de maiores distâncias em relação a área central da cidade.

Estas particularidades evidenciam, de maneira inequívoca, as distintas estruturas predominantes em cada uma das áreas urbanas examinadas. No entanto, as diferentes intensidades moldadas por dinâmicas cada vez mais descentralizadas levam a questionamentos acerca da preponderância de uma lógica centro-periférica na cidade de Castanhal, ao passo que aparenta, por outro lado, potencializar uma lógica fragmentada na cidade de Marabá.

Para uma apreensão aprofundada do panorama delineado, é imperativo direcionar a atenção para a intensificação das barreiras resultantes dessas lógicas, especialmente no que tange aos direcionamentos dos vetores de expansão, que por sua vez moldam variados conteúdos setoriais nas bordas desses centros urbanos. Nesse contexto, justifica-se a investigação dessas áreas a fim de delinear um recorte analítico que pode oferecer *insights* mais elucidativos no que concerne à estruturação das distâncias, às barreiras manifestas e à detecção do agravamento das discrepâncias socioespaciais em meio suas diferenças, propiciando, assim, a possibilidade de análise das diferentes formas de segregação socioespacial, embasadas em Sposito (2013), que passam a compor o conteúdo de tais setores.

Nesse contexto, delineamos nosso foco de análise sobre duas áreas distintas: o setor sudeste da cidade de Castanhal, onde a influência do núcleo secundário Jaderlândia é preponderante; e o setor norte da cidade de Marabá, composto pelos núcleos São Félix e Morada Nova. Através dessa abordagem, nosso objetivo é aprofundar a compreensão desses processos, buscando identificar e elucidar aspectos relacionados ao que Sposito e Sposito (2020) descrevem como fragmentação socioespacial.

No entanto, cabe a ressalva de que, diante do que propomos entender enquanto espaço concebido (Lefebvre, 2006), em um primeiro momento, não pretendemos identificar as barreiras apenas no âmbito que concerne ao seu espaço físico, ou como melhor discorrido por Souza (2013), as barreiras que permutam o “substrato espacial material” (63). Mas sim, abarcando aquilo que Lefebvre (2006) entende enquanto a produção espacial em seu sentido potente, ou seja, ao que transmuta a produção socioespacial desses espaços urbanos.

A fim de atingir essa meta, é fundamental estabelecer uma correlação entre o espaço concebido e as dimensões do percebido e vivido, para que se possa interpretar a fragmentação em sua lógica socioespacial. Sendo assim, embasados nas considerações delineadas neste capítulo e nas abordagens que serão desenvolvidas no próximo segmento, com foco nos setores que serão objeto de análise, estaremos habilitados a

iniciar o processo de identificação desse fenômeno. O propósito até este ponto tem sido examinar as imperativas lógicas que impulsionam a geração da fragmentação espacial no tecido urbano, um padrão já nitidamente estabelecido em Marabá e gradualmente emergente em Castanhal. Entretanto, é relevante enfatizar que a validação dessas tendências marca apenas o ponto de partida nesse entendimento. Por conseguinte, prosseguiremos com a análise do setor sudeste de Castanhal e setor norte de Marabá ingressos as dimensões do percebido e do vivido.

3. PERCEBENDO E VIVENDO O ESPAÇO: O DIREITO A MOBILIDADE COMO UM ANTAGONISMO A FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL – UM CAMINHO AO DIREITO A CIDADE?

Frente a perspectiva do espaço percebido, torna-se oportuno recorrermos novamente as concepções de Alves (2019), já que, embasada em Lefebvre (2013), a autora destaca que esta dimensão é a responsável por articular as demais dimensões espaciais, denotando, desta forma, seu conteúdo relativo à prática social que se expressa na combinação do cotidiano realidade das práticas espaciais urbanas.

Assim, a prática espacial “moderna” se define pela vida cotidiana de um habitante de moradia social na periferia – caso limite, mas sem dúvida significativo – sem que isso nos autorize a deixar de lado as autoestradas ou a política de transporte aéreo. Uma prática espacial deve ter certa coesão, sem que isso implique coerência (no sentido de intelectualmente elaborada, concebida logicamente) (Lefebvre, 2013, p. *apud* Alves, 2019, p. 560, tradução da autora).

É necessário, desta maneira, termos a sensibilidade de percebermos que essas práticas se apresentam em meio a um contexto de antagonismo, ou seja, de um lado revelam-se as forças da coerção, do concebido, do imposto, por outro, surgem as possibilidades para a busca do vivido, da subversão frente a essas coibições. Contudo, para compreendermos esse processo na contemporaneidade torna-se imperativo observarmos que, diante essa relação de forças contrárias, ao que cabe a dimensão do vivido, principalmente em seus aspectos da vida cotidiana, são nas adequações às “normas, códigos, símbolos, não necessariamente de forma plena, [que se perde a] força suficiente para uma mudança revolucionária. (Alves, 2019, p. 560)

Portanto, o que se apresenta é um ponto de fricção entre as três dimensões apontadas por Lefebvre (2013), ou melhor, é o ponto de “articulação indissociável dessa tríade percebido/concebido/vivido a partir da dimensão corporal” (Alves, 2019, p. 560). Esse argumento se fundamenta na premissa de que a prática social está intrinsecamente ligada à mobilização do corpo, dos sentidos e das ações gestuais inerentes ao trabalho e suas atividades correlatas. Desta forma, esse fenômeno se insere no domínio do percebido, constituindo-se como a fundação prática subjacente à percepção do espaço que nos rodeia. (Lefebvre, 2013)

Entretanto, quando imerso na dimensão do concebido, o corpo passa a ser “codificado, [...] padronizado, de modo que, no capitalismo, os corpos devem se adaptar

a formas preestabelecidas (Alves, 2029, p. 560-561). Diante desse contexto, o que se consolida na esfera do concebido é a normatização intensa do corpo humano frente ao espaço, onde a padronização de um corpo “ideal” estabelece parâmetros para a conformação de um espaço também “ideal” e vice-versa. Isso implica que os indivíduos devem ajustar-se aos espaços predeterminados, os quais são delineados por um planejamento que se apresenta como sendo racional, porém, carente de considerações políticas e sociais mais amplas.

Essa imposição de um espaço idealizado para um corpo “padrão” como norma, determina à adaptação dos indivíduos aos ambientes concebidos, sem considerar as diversas necessidades que caracterizam suas demandas de vida. Ao destacarmos essa concepção, vale considerar que essa normatização é observada nos contextos contemporâneos de forma significativa em torno do planejamento e de infraestruturas urbanas, além dos sistemas de transporte e trânsito, gerando consequências no trato das limitações a acessibilidade de indivíduos frente suas demandas de mobilidades em seus variados contextos urbanos.

Destaca-se, primordialmente, a configuração das habitações populares, notadamente evidenciadas em programas governamentais como o PMCMV, em consonância com as premissas delineadas no capítulo anterior. Esse cenário é congruente com os contextos urbanos das cidades de Castanhal e Marabá, em sentido mais sensível ao que será apresentado no subtópico posterior, caracterizados por dinâmicas de implementação em zonas periféricas e distantes dos núcleos centrais. A partir dessa perspectiva, conjectura-se que esse padrão de implementação resulta em uma significativa desconexão na experiência cotidiana dos moradores em relação aos centros urbanos, contribuindo, portanto, para a restrição da mobilidade e acessibilidade. Essa lógica é potencializada pelas habitações populares, frequentemente concebidas de maneira padronizada, alinhadas a um modelo que negligencia a diversidade e as necessidades individuais dos habitantes, assim como suas demandas específicas locais. Portanto, é o geral irrompendo o particular e friccionando o singular.

A falta de adaptação para distintas estruturas familiares e suas necessidades, particularmente devido às distâncias envolvidas, passam a resultar em uma redução ainda mais problemática da mobilidade e funcionalidade dos espaços habitacionais para seus residentes. A conformidade contínua dos ambientes urbanos a esse paradigma ressalta, na vida cotidiana, obstáculos manifestados pela prevalência do já destacado modelo viário, negligenciando pedestres e motociclistas. Essas estruturas não são suficientemente

adaptadas para contemplar a diversidade, contribuindo assim para a chamada "crise da mobilidade" (Legroux, 2021), especialmente em conjunto com um sistema de transporte público deficiente. Esse desenho convencional desconsidera uma série de aspectos cruciais relacionados à acessibilidade no contexto do cotidiano urbano.

Sendo assim, a padronização da concepção do corpo na esfera do concebido, evidenciada na infraestrutura urbana e nos sistemas de transporte, demonstra uma lacuna na consideração das variadas capacidades e necessidades de mobilidade da população, subjugando a acessibilidade a um modelo convencional.

As “estradas”, ou em outras palavras, as estruturas e o espaço concebido, representam os meios disponíveis, enquanto é através das práticas espaciais – da mobilidade real, enxergada a partir da competência e das capacidades individuais – que o espaço percebido se compreende. Ou seja, além do espaço concebido, o estudo das práticas espaciais permite enxergar outras facetas dos processos de fragmentação socioespacial. (Legroux, 2021, p. 10)

A fim de atenuar essa deficiência, é na esfera do "vivido", conceito que de maneira oportuna julgamos em considerar como o espaço social da revolução, que, segundo a abordagem de Lefebvre (2013), traz a experiência corporal a força motriz para a realização de ações subversivas. Desta forma, segundo as assertivas de Alves (2019), a presença ativa do corpo na ocupação do espaço impulsiona ações inerentes à experiência vivenciada pelo coletivo, utilizadas como uma estratégia de resistência para reafirmar a importância e a influência de suas demandas socioespaciais. Sendo assim, representando uma investida contra um cotidiano em produção e transformado em sua forma de mercadoria pura, urge a necessidade de uma força de maior vigor, sobre o qual encontra-se o social reconhecendo sua existência em seu processo de criação das estruturas cotidianas, na busca de tomada para si.

Consoante a essas proposições, a dimensão do vivido ou o domínio das representações, está intrinsecamente relacionada à faceta oculta e subjacente da existência coletiva, constituindo-se como uma esfera que não se submete a uma codificação espacial predefinida. Embora essa condição possa não ter o alcance total para reestruturar integralmente a lógica subjacente à reprodução capitalista, correndo o risco de um aparente idealismo, “ao menos pode ser o início de uma tomada de consciência dos processos de dominação social e, como potência utópica, da construção de estratégias de luta e transformação da realidade social.” (Alves, 2019, p. 559)

Essa é a potência da dimensão do vivido. Ela pode criar espaços de representação que contenham o devir como uma possibilidade a ser criada pela práxis, aqui entendida como a articulação indissociável entre a teoria e a prática social. Nesse sentido, surge o novo com potencialidade que emerge da vida, talvez na sua forma mais radical [...]. (Alves, 2019, p. 559).

Nesse contexto, Legroux (2021) destaca a influência das representações abstratas do espaço, as quais exercem impacto significativo ao incitar práticas sociais, espaciais e políticas, além de influenciar as interações entre indivíduos e elementos do ambiente urbano. Segundo o autor, o espaço percebido, compreendido como o domínio das práticas espaciais, encontra-se precisamente na intersecção entre o espaço concebido e o espaço vivido.

Em outras palavras, é no espaço vivido que residem as contradições e as possibilidades de fugas e resistências ao espaço concebido, que tarde ou cedo ameaça explodir, justamente porque aspira a uma coerência e tenta organizar vidas e cotidianos que são muito mais complexos do que o racionalismo imposto. É ali, no plano da vida cotidiana, que emerge o espaço diferencial, que representa as possibilidades de criação, de apropriação e de resistência individuais ou coletivas, frente ao que é imposto. (Legroux, 2021, p. 12)

O presente arcabouço segue a linha de raciocínio de Lefebvre (1974), do qual discute a luta de classes como um elemento que possui um potencial discriminatório, agindo de modo a evitar a completa homogeneização do espaço abstrato e um ponta pé inicial ao espaço vivido.

É a partir desse momento que se torna oportuno o resgate às afirmativas de Carlos (2020), do qual adverte sobre a concepção de um ambiente urbano construído principalmente sob a base da privatização, tornando-se um campo de conflitos. Para alinhar essas ideias ao conceito de espaço vivido, é necessário um exame do desenvolvimento de uma sociedade fundamentada na propriedade privada, que se defronta com as restrições devido ao agravamento das disparidades sociais, resultando em uma drástica redução das oportunidades para o exercício pleno da cidadania. “Trata-se, aqui, do trabalho do negativo que surge da práxis social desigual [...] e permite pensar nas possibilidades de construção de um projeto de uma sociedade capaz de contestar a propalada ‘missão civilizatória do capital’” (Carlos, 2020, p. 421)

Por conseguinte, aponta a autora, podemos enxergar nos movimentos sociais as prementes demandas de transcender a presente conjuntura, vislumbrando, por conseguinte, uma alteração substancial na estrutura social, almejando uma mudança mais

abrangente no contexto urbano, o qual é atualmente percebido como um estado de carência, alienação e desordem, buscando assim uma transformação de cunho radical, conseqüentemente, a possibilidade do alcance ao espaço vivido.

Desse modo, as lutas em torno da apropriação do espaço urbano que surgem no cotidiano sinalizam a consciência da extrema privação, que não se fecha na esfera dos bens necessários à vida, mas à escala da realização dos desejos de construção de um projeto social capaz de mudar a vida, onde valor de uso adquira uma potência negativa como centralizadora das ações. Ao se definirem pela recusa, as lutas urbanas colocam o “direito à cidade” no centro do debate. (Carlos, 2020, p. 421)

Frente ao conceito de direito à cidade (Lefebvre, 1968, 1970), o que emerge é a demanda pelo olhar crítico da totalidade social frente as suas predicções, evidenciando a necessidade de um direito superior, que abarque a liberdade e a participação ativa na construção coletiva caracterizada pela criação (percepção de si sobre o espaço criado) e a capacidade de apropriação enquanto bem comum, distinto da concepção de propriedade privada enquanto potencializadora das fragmentações, evidenciando plenamente a noção de valor de uso.

Nessa orientação, é possível entender o “direito à cidade” como uma necessidade prática de superação da contradição valor de uso-valor de troca, que impera em nossa sociedade produtora de mercadorias e subsumida a seu mundo (linguagem, signos) que só se resolveria na superação daquilo que funda o capitalismo. (Carlos, 2020, p. 421)

Nessa abordagem, o direito à cidade emerge como resultado de uma "necessidade essencial", contrapondo-se à trajetória histórica que converte a propriedade comunal em propriedade privada. Sob essa condição, a propriedade torna-se uma força abstrata na sociedade capitalista, exercendo domínio sobre a vida social. Nesse contexto, o direito à cidade propõe a edificação de uma nova ordem social, questionando tanto as estruturas fundamentais da sociedade urbana (Carlos, 2020) quanto as segregações e fragmentações (Sposito e Sposito, 2020) que se estabelecem como o principal método de produção do espaço urbano dentro do sistema capitalista.

O direito à cidade, nesse contexto, emerge como uma reação a um ambiente caracterizado por divisões na vivência socioespacial, representações que fomentam uma identidade abstrata e a negligência na formação de um estilo de vida que passa a imitar um padrão de reprodução transformado em mercadoria, seja no âmbito do trabalho, do lazer ou da mobilidade. Esse ambiente é marcado pela supremacia das instituições

capitalistas sobre as questões essenciais da vida, pelo exercício coercitivo do poder que desencoraja a expressão das particularidades individuais e pela transformação do espaço cotidiano em uma uniformidade que elimina a espontaneidade e os anseios pessoais (Carlos, 2020). Assim, a superação da fragmentação socioespacial está intimamente vinculada à ativa construção do direito à cidade como um projeto social em constante desenvolvimento.

Por intermédio do reconhecimento dessas questões, é viabilizado engendrar empenhos direcionados à melhoria das condições de vida, à promoção da equidade social e à transposição das disparidades socioespaciais. Dessa forma, priorizar a perspectiva de um “direito à mobilidade” enquanto um dos alicerces para o alcance ao direito à cidade emerge como um ponto de partida para uma dimensão de significância, uma vez que se delinea como um elemento dialético e influente às lógicas socioespaciais predominantes.

A identificação e questionamento das condições desiguais que transcendem as práticas de mobilidade, portanto, que influência e permeiam a reprodução social, parecem apresentar-se como uma via para promover mudanças positivas no contexto urbano, especialmente nos setores sudeste, de Castanhal, e norte, de Marabá, focos das análises posteriores. Contudo, compreender tais nuances torna-se imperativo, visto que, enquanto identificáveis como existentes no âmbito do espaço concebido, carecemos de discernir a extensão e intensificação ou abrangência dessas barreiras no âmbito do espaço percebido e vivido, assim como suas vinculações e transições. Essa análise, ancorada nas práticas cotidianas de mobilidade que constituem o cotidiano dos residentes desses setores, permitirá a apreensão mais precisa dessas dinâmicas. Contudo, antes de prosseguirmos, é necessário abordar os aportes metodológicos que fundamentam o presente estágio desta pesquisa.

3.1 Nota Metodológica 3

Atividade 4 – Entrevistas com agentes bem-informados

Para Silva *et al* (2022) os agentes bem-informados referem-se a indivíduos que possuem um notável acúmulo de conhecimento sobre o contexto urbano, desempenhando um papel fundamental ao elucidar aspectos que, frequentemente, escapam ao conhecimento dos habitantes urbanos em geral. Neste sentido, autoridades governamentais, como secretários municipais, bem como profissionais atuantes no setor imobiliário e de transportes, por exemplo, podem permitir um conhecimento substancial sobre informações e esclarecimentos relevantes no contexto das cidades estudadas.

Portanto, para os autores supracitados, essa proposta busca demonstrar que tal categorização (agentes) é devido a habilidade que esses sujeitos, ou instituições, conseguem influenciar na produção do espaço urbano. Já o "bem-informados" refere-se às informações que eles possuem enquanto reflexo de suas atuações nessas cidades.

A exemplo prático, no âmbito da mobilidade, como apontam Silva *et al* (2022), secretários municipais podem nos fornecer informações sobre o sistema de transporte em questão: “o conjunto dos modais existentes, a taxa de motorização, o funcionamento do sistema de transporte coletivo etc.” (p. 128). A importância desses agentes traz ao debate as recentes transformações nas cidades como aquelas ligadas às “mudanças econômicas, à produção de moradia, à distribuição dos comércios e serviços ou, ainda, à organização da mobilidade” (p. 131).

Diante desse quadro, podemos destacar três grupos de agentes bem-informados que servem como baliza para a compreensão das estruturas urbanas empregadas nas cidades analisadas: os grupos estatais, os grupos privados e a Sociedade Civil²². Para melhor compreensão de suas particularidades e de suas respectivas importâncias para a presente pesquisa destacamo-nos no Quadro 7.

Em referência primeiramente aos agentes públicos, abarcou-se entidades envolvidas as diretorias e secretarias de planejamento e urbanismo e de mobilidade e transporte, para o caso específico de Castanhal, destaca-se a Secretaria Municipal de Trânsito (SEMUTRAN) e a Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAGE). Para Marabá, destacamos o Departamento Municipal de Trânsito (DMTU), Secretaria Municipal de Planejamento e Controle (SEPLAN), Superintendência de Desenvolvimento Urbano

²² Essa perspectiva não parte originalmente da presente pesquisa, se baseando preferencialmente nos Planos Analíticos (PA) do FragUrb, sobretudo à Frente Metodológica “Agentes Bem-informados”.

(SDU). Para os agentes privados, por sua vez, procurou-se em ambas as cidades proprietários de transportes coletivos e representantes das empresas de transporte por aplicativo, como nos casos específicos da Maxim, empresa de origem russa que atua a partir do ano de 2022 na cidade de Castanhal, e a Losamo, empresa exclusivamente criada para atuar na cidade de Marabá. Por último, representantes da Sociedade Civil como Mototaxistas e Motoristas de aplicativos em ambas.

Quadro 7: Agentes “bem-informados” pesquisados nas cidades de Castanhal e Marabá.

AGENTES BEM-INFORMADOS			
Definições Grupos	Agentes pesquisados		Características e Objetivos
	Castanhal	Marabá	
Público	SEMUTRAN e SEPLAGE	DMTU, SEPLAN e SDU.	Aborda-se instituições específicas buscando compreender as ações dos representantes do Estado no processo de produção e administração das cidades estudadas. No entanto, como destacam Silva et al (2022), torna-se importante reconhecer que o Estado possui uma complexa atuação tanto como campo de disputa quanto um perpetuador de uma ordem social desigual e contraditória.
Privado	Proprietários de transportes coletivos e Maxim	Proprietários de transportes coletivos e Losamo	Neste ponto, a atuação dos agentes ao capturar a dinâmica do mercado torna-se importante. Silva et al (2022) apontam sob as ideias de Santos (1999; 2005) ao destacarem a influência das estruturas hierárquicas, o suporte das redes que transportam normas e regras utilitárias e parciais, seguindo a lógica dos atores hegemônicos e do neoliberalismo e gerando impactos na ordem espacial urbana.
Sociedade Civil	Mototaxistas e Motoristas de aplicativos.	Mototaxistas e Motoristas de aplicativos.	Com base na análise desses agentes, surge a proposta de compreender as diversas modalidades de interação social, o conhecimento local, a produção e a apropriação da cidade pelos agentes não-hegemônicos. Essa abordagem enfatiza o espaço urbano que é acessível a todos e as relações de caráter mais horizontal (SILVA <i>et al</i> , 2022).

Fonte: elaboração própria. 2023

A partir das escolhas desses agentes, houve a semiestruturarão de roteiros visando as particularidades de suas atuações. Levamos em consideração os critérios adotados por Silva *et al* (2022), da qual destacam a “pertinência do agente bem-informado para a pesquisa, a disponibilidade temporal do entrevistado e a possibilidade de ampliação das redes de contatos para com outros agentes” (p. 134-135). Portanto, as entrevistas foram realizadas através de contatos pré-estabelecidos, *e-mail*, *WhatsApp* e redes de contato. Não houve o descarte da possibilidade de entrevistas *on-line* diante da impossibilidade de encontros pessoais com tais representantes e todas as entrevistas foram realizadas pelos pesquisadores a frente do presente trabalho.

Para o grupo que ocupa o poder público, centralizamos as questões referentes à mobilidade e ao planejamento urbano. Com isso, fizemos uso de dois roteiros em específico, o primeiro, presente no Anexo 1, tem a finalidade de aplicação no SEMUTRAN, Castanhal, e DMTU, Marabá. E o segundo, Anexo 2, na SEPLAGE, Castanhal, e SEPLAN, Marabá.

Ao que se refere aos agentes privados nos voltamos a identificar suas atuações e influências na composição dos sistemas de transporte de cada cidade analisada. Para o Anexo 3, portanto, busca-se investigar as dinâmicas atreladas ao transporte coletivo por meio de linhas de ônibus que compõe o cenário de trânsito e o contexto mais recente dos modais por aplicativo: em Castanhal a empresa Maxim, nova no mercado nacional e que tem priorizado em sua atuação no estado do Pará as cidades médias; já Marabá nos dispõe da empresa Losamo, criada e atuante apenas na própria cidade e com fortes particularidades voltadas às demandas locais.

Dentre os agentes da Sociedade Civil, foram priorizados os mototaxistas e motoristas que atuam por meio de aplicativos. Para ambos os grupos, utilizou-se exclusivamente o roteiro delineado no Anexo 4, visando ressaltar, no contexto urbano, a importância da acessibilidade e das interações baseadas em relações horizontais (SILVA *et al*, 2022).

Portanto, com base na delimitação dos grupos e considerando as particularidades e características de cada cidade, empreendemos esforços para compreender as formas de atuação desses agentes e a apreensão de dinâmicas que influenciam a produção do espaço urbano. Após o desenvolvimento dos roteiros e a condução das entrevistas, o próximo passo consiste na análise e transcrição dos dados, com o objetivo de não apenas registrar o conteúdo verbalizado, mas também capturar os aspectos subjetivos expressos por cada entrevistado, visando preservar a integridade dos dados (Silva *et al*, 2022).

Atividade 5: Entrevistas com Cidadãos

Salientamos que o propósito da depuração dos dados qualitativos levantados até o momento não se volta apenas a números absolutos, mas a soma dos relatos apresentados e à dialética envolvendo a relação moradores-moradia, ambos como modeladores mútuos em um processo de construção socioespacial, com destaque aos perfis selecionados e destacados anteriormente no Quadro 8. Portanto, para a presente atividade, nos fixamos em analisar a fala desses sujeitos envolvidos diretamente na trama do cotidiano urbano das cidades de Castanhal e Marabá, por meio de entrevistas.

De acordo com Góes *et al* (2022), as entrevistas partem como interações interpessoais e intersubjetivas estabelecidas entre o entrevistador e o entrevistado, com o propósito de gerar conhecimento acerca das experiências e percepções do colaborador, do qual expressam, em grande maneira, as vivências dos seus grupos de origem. Com essa abordagem, os autores propõem obter clareza e compreensão diante as diferentes perspectivas e vivências dos participantes pesquisados, o que levará a um contexto social mais amplo de conhecimento. Ou seja, “há a busca por uma aproximação maior com os sujeitos da pesquisa, com seus contextos materiais e simbólicos de vida, agregando nas análises elementos que extrapolam os preceitos da objetividade e da neutralidade [...]” (p. 72)

Deixamos claro que, não apenas as estruturações que ocorrem no âmbito do espaço físico nos interessam, mas a exploração dos significados através das narrativas expressas, que nos levam a compreender a produção do espaço urbano de uma forma a identificar suas dinâmicas em andamento, bem como permitindo identificarmos o “tratamento dos ritmos, dos processos, suas camadas, as complexidades que se conformam [...], protagonizada, construída e desconstruída no movimento cotidiano das pessoas” (Góes *et al*, 2022, p. 86-87).

Para o alcance desse propósito, inicialmente consideramos as concepções de Kapp (2000 *apud* Góes, 2022), enfatizando sobre a importância do local da entrevista como um ambiente de conhecimento recíproco entre o pesquisador e o entrevistado, práticas já empregadas nas metodologias anteriormente destacas. Contudo, nessa perspectiva analítica a soma dos discursos, das falas, dos sentimentos e da vivência dos sujeitos colaboradores poderemos ter laços de conexões mais coesas às realidades destacadas pelos agentes “bem-informados” e pelas realidades imprimidas nas práticas

socioespaciais vivenciadas nos percursos acompanhados CTC, levando a uma visão holística sobre a trama urbana e os processos estudados.

Diante desse contexto, ressaltamos os conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (Faixa 1) e as áreas de ocupação precárias como ponto de partida para a compreensão do cotidiano dos seus residentes. As áreas habitacionais selecionadas foram delimitadas por setores específicos. No município de Castanhal, destaca-se o setor sudeste, enquanto em Marabá, o núcleo São Felix foi escolhido. Essas seleções são justificadas, como já relatado no tópico anterior, pela relevância dessas áreas no processo de expansão urbana das duas cidades ao longo das últimas duas décadas, bem como pela diversidade de suas características, que abrangem três formas distintas de moradia: ocupações, unidades do Programa Minha Casa Minha Vida (Faixa 1) e espaços residenciais fechados.

Além do trabalho de campo de caráter exploratório mencionado na terceira atividade metodológica, as falas dos sujeitos sociais que participam da pesquisa foram registradas por meio de entrevistas semiestruturadas, e os perfis dos entrevistados selecionados seguem o mesmo padrão do Quadro 8, destacado na atividade anterior. Contudo, vale destacar os recortes espaciais escolhidos em ambas as cidades para a aplicação da presente metodologia. (QUADRO 12)

Quadro 12: recortes espaciais da aplicação das entrevistas.

Cidades	Marabá		Castanhal	
Setores	Núcleo São Felix		Setor Sudeste	
Áreas Habitacionais	Residencial Magalhães II	São Felix II	Jardim das Flores	Heliolândia
Tipologia	PMCMV	Ocupação	PMCMV	Ocupação
Número de Entrevistados	3	4	5	5

Fonte: elaboração própria, 2023

As entrevistas contam com um total de 64 questões (Anexo 5) sendo feito uso de gravações de áudio, com consentimento dos entrevistados, para análise dos resultados. O roteiro divide-se em três momentos, o primeiro atrelado ao perfil do colaborador, o segundo a habitação, infraestrutura e condição de vida dos cidadãos e a terceira a última dá destaque à mobilidade cotidiana dos entrevistados e seus reflexos em suas práticas de consumo.

Após as atividades concluídas, seguimos com as transcrições, consistindo no conteúdo das entrevistas em sua forma escrita, procurando manter fidelidade do que foi expresso (Góes *et al*, 2022).

Portanto, a vinculação dessas metodologias – *atividades 3, 4 e 5*, buscam abarcar diferentes dimensões complementares – social, espacial, institucional, intersubjetivas – de maneira a abranger os processos possíveis de serem captados no desenrolar da vida cotidiana dos cidadãos. Essa perspectiva se relaciona as concepções de Magrini (2013 *apud* Chatel, 2022), do qual salienta que a fragmentação socioespacial é um fenômeno que ocorre em diversos domínios, sendo os mesmos interconectados dialeticamente, cabendo um olhar que vai além de suas formas. Desta forma, há a finalização da segunda etapa.

Contudo, a guisa de conclusão, para a terceira e última etapa, nos propomos a fazer uso dos dados, informações e narrativas registradas, gerados por meio das atividades já apresentadas de forma a somar para a produção das representações cartográficas. Reconhecemos que diante os objetivos traçados na presente pesquisa existe o desafio de ir irmos além das formas urbanas, porém, não podemos ignorá-las, levando ao desafio de captação do processo de fragmentação socioespacial englobando as práticas cotidianas de mobilidade dos cidadãos. Dessa forma, a seguir, há o destaca dos caminhos metodológicos utilizados para seu alcance.

Produção Cartográfica

Desta maneira, destacamos a seguir, de maneira sintetizada, os principais pontos mediante cada atividade já discutida para a efetuação da produção cartográfica.

i. Agentes bem-informados

Damos prioridade à análise das estruturas relacionadas à mobilidade e às centralidades urbanas, bem como às conexões e obstáculos que surgem em função dos diferentes graus de acessibilidade entre as distintas partes de ambas as cidades. Além disso, dedicamos atenção às diversas formas habitacionais, que desempenham um papel importante na cristalização das desigualdades socioeconômicas no contexto urbano e na distribuição segmentada das populações conforme seu poder aquisitivo.

ii. Percursos CTC

As práticas cotidianas de mobilidade são reveladas por meio do mapeamento dos percursos vivenciados pelos indivíduos, evidenciando as trajetórias e deslocamentos que ocorrem no contexto urbano. É fundamental correlacionar essas informações com dados cartográficos primários, bem como com fontes secundárias que proporcionem uma compreensão abrangente da fragmentação socioespacial. Dessa forma, torna-se possível analisar as estratégias de mobilidade adotadas pelos indivíduos diante de fenômenos contemporâneos, além de identificar a distribuição das desigualdades socioespaciais no âmbito da mobilidade cotidiana.

iii. *Entrevistas*

Através da análise de dados qualitativos provenientes das entrevistas, busca-se utilizar cartografias que possam representar os valores e aspectos do cotidiano, bem como as práticas e comportamentos espaciais dos indivíduos em relação à localização de suas experiências vivenciais. Esses comportamentos podem ser comparados com as estratégias e políticas adotadas por atores públicos e privados, permitindo assim revelar os espaços vividos pelos sujeitos, os quais se caracterizam por conteúdos significativos e relações intersubjetivas. (Chatel *et al*, 2022)

Sendo assim, os dados basilares para o andamento dessa etapa se apresentam sob o viés das metodologias já percorridas anteriormente e o Software utilizado para a execução desta atividade é o *Quantum Gis*, nas versões (2.8 *wien*) e (2.14 *essen*).

3.2 Do concebido ao percebido: mobilidades, distâncias e barreiras – das segregações à fragmentação socioespacial?

Neste segmento, apresentam-se as investigações iniciais conduzidas com base na realidade urbana do Setor Sudeste de Castanhal e do Setor Norte de Marabá. A deliberação de eleger ambas as áreas emanaram de uma apreciação prévia do cenário local, em virtude de suas localizações periféricas no contexto citadino, e de sua gênese relacionada à atuação de coletividades socialmente vulneráveis, que recorreram à autoconstrução como modo de inclusão precária em determinados contextos urbanos. Além disso, essa seleção foi motivada por questionamentos concernentes à incorporação destes setores urbanos diante as problemáticas abordadas nos tópicos pretéritos, abrangendo os mecanismos estruturais predominantes em ambas as cidades, bem como a configuração da dinâmica organizacional redigida pelas lógicas predominantes que as compõe.

No que tange ao Setor Sudeste de Castanhal, a análise detalhada revela a presença significativa de instalações públicas, especialmente nas áreas de saúde e educação. No entanto, a concentração desses serviços não é suficiente para mitigar as barreiras de acesso enfrentadas pela população local, exacerbando a sensação de exclusão e acentuando as disparidades socioespaciais existentes. Embora a centralidade setorial do bairro Jaderlândia, como um polo secundário de atividades comerciais, reflita até certo ponto a necessidade de adaptação da comunidade local diante das limitações de acesso a serviços básicos, essa centralidade ainda se mostra insuficiente para mitigar tais demandas.

No que concerne à cidade de Marabá, são analisadas as dinâmicas socioespaciais do Setor Norte, destacando-se a expansão urbana marcada pela origem de ocupações precárias e pelo surgimento de novos conjuntos habitacionais, influenciados pelo PMCMV e pela instalação do Projeto ALPA. Apesar do aumento do contingente populacional e da infraestrutura urbana, os serviços básicos não acompanham esse crescimento, resultando em restrições de acesso. A especulação imobiliária e a valorização da terra urbana agravam essas disparidades, exacerbando ainda mais a segregação socioespacial. Nesse contexto, a busca por emancipação, representada pela proposta de criação do município de Paragatins, reflete as aspirações e tensões locais, evidenciando os interesses políticos e econômicos subjacentes a esse processo.

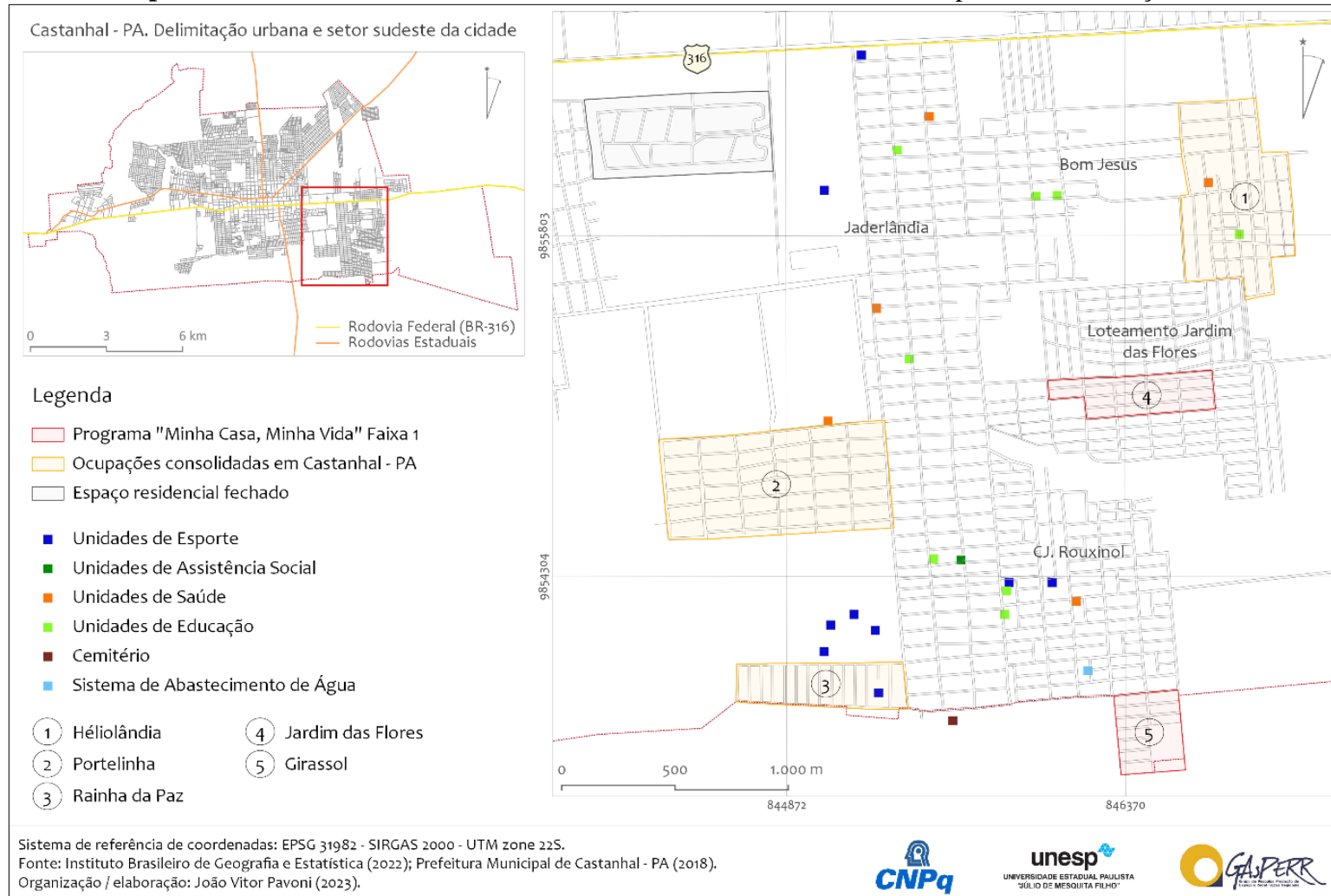
Por fim, são analisadas as consequências subjacentes às diferentes lógicas socioespaciais que reverberam em dinâmicas particulares nos Setores Sudeste de

Castanhal e Norte de Marabá, com ênfase nas implicações para a mobilidade urbana. Apesar das distintas realidades, ambos os setores enfrentam desafios relacionados à intensificação da segregação socioespacial, o que se reflete na busca por emancipação no Núcleo São Félix e nas aspirações por integração no Setor Sudeste de Castanhal. Esta complexa dicotomia destaca a manifestação de lógicas cada vez mais fragmentadas, sublinhando a necessidade de uma abordagem que priorize um olhar atento para a mobilidade cotidiana, a fim de compreender as estratégias adotadas para contornar essas barreiras emergidas em tais cenários.

3.2.1. A intensificação das distâncias e barreiras no Setor Sudeste de Castanhal: novas formas de segregação - e o que virá após elas?

O setor sudeste de Castanhal se desenvolve ao longo do eixo rodoviário da BR-316. Sua gênese remonta à década de 1980, período em que experimentou significativa participação dos grupos sociais precariamente incluídos, culminando na emergência de variadas ocupações. Dentre estas, destacam-se as mais contemporâneas, tais como Heliolândia, Portelinha e Rainha da Paz, bem como aquelas pioneiras, cujas origens datam dos anos 1980 e 1990, exemplificadas pelo caso do Jaderlândia e do Bom Jesus. Adicionalmente, a localidade abriga o empreendimento habitacional conhecido como Conjunto Rouxinol, e ainda outras áreas surgidas como desdobramentos das políticas delineadas pelo PMCMV, a exemplo do Jardim das Flores e do Girassol. Por fim, é válido mencionar os loteamentos de natureza privada, igualmente identificado como o loteamento Jardim das Flores e o espaço residencial fechado Campo Belo, cuja origem está intrinsecamente vinculada às atividades de agentes promotores do mercado imobiliário, conforme ilustrado no Mapa 13.

Mapa 13: Castanhal/PA, Setor Sudeste. Assentamentos urbanos e unidades públicas de serviço, 2023.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2023)



Como é possível perceber, esse setor ostenta um contingente de 25 instalações públicas, um número notavelmente superior em relação aos outros setores da cidade, conforme observado por Carrera (2021; 2022). Cabe salientar que a ênfase sobre as edificações voltadas para os domínios da saúde e educação. No escopo deste setor, registra-se a presença de cinco Unidades de Saúde da Família (USFs), estrategicamente dispostas com o propósito de abranger vasta porção territorial, incluindo duas no bairro Jaderlândia III, uma na ocupação Portelinha, uma na ocupação Heliolândia e outra no bairro Bom Jesus. Ademais, no bairro Jaderlândia III figura um Centro de Referência da Assistência Social (CRAS).

Em consonância com essa mesma abordagem distributiva, emerge um conjunto de instituições educacionais de natureza pública, totalizando 10, sendo oito sob a égide das Escolas Municipais e duas a cargo das Escolas Estaduais. Tais entidades também se encontram espacialmente distribuídas de maneira a abranger a totalidade dos bairros que compõem o âmbito deste setor delimitado. O cenário em questão delineia as primeiras percepções do contexto situado na esfera local, inserido em um dos segmentos territorialmente privilegiados pela disponibilização de serviços públicos na cidade.

Nesse sentido, no seio de um quadro local caracterizado pela presença de ocupações precárias e recentes conjuntos habitacionais do PMCMV, observa-se uma notável dedicação no sentido de atender às necessidades inerentes a esse contexto pelo poder público municipal. Entretanto, o que pode ser justificado pela forte presença de serviços públicos nesse setor relaciona-se a distância em relação ao centro principal e das demandas da comunidade local, que se vale da rodovia BR-316 como a artéria principal para se inserir ao restante da cidade, uma via caracterizada por um tráfego intenso de veículos e que se expressa como necessária diante a descontinuidade do setor em detrimento ao tecido urbano da cidade.

Esse panorama apresenta-se bastante adverso em relação à mobilidade dos seus habitantes, que, no sentido de terem suas demandas “alcançadas” por esses serviços acabam tendo uma percepção conflitante sobre sua inserção na cidade, em muitos casos, com a evidência do sentimento de exclusão por parte dos moradores, a presença desses serviços acaba se mostrando uma solução apenas parcial para as demandas locais (Carrera e Vale, 2022).

Essa variável se intensifica, uma vez que a distância da área central da cidade, aliada à limitada acessibilidade, emerge como uma força preponderante para a amplificação das atividades do crime organizado, especialmente nos bairros que se

localizam nas extremidades desse setor. Isso provoca a gênese de um sentimento de insegurança que transcende não somente a comunidade residente, mas também afeta aqueles que provêm de outras áreas da cidade e almejam penetrar nessa localidade. Conforme assinalado por Carrera e Vale (2022, p. 14), “esses problemas acabam gerando estilos diferentes de necessidades e vão moldando as formas de viver e habitar” dos cidadãos que compõe tal setor.

É evidente que existe uma clara ligação entre a imagem negativa associada à sensação de perigo e as barreiras físicas que resultam de uma limitada quantidade de vias de acesso. A expressão "esquecidos" passa a ser empregada para descrever essa sensação de terem sido deixados de lado pelo poder público, sendo contraditório ao fato de essa área abrigar o maior número de instalações públicas em comparação com os outros setores da cidade.

Dessa forma, a inserção das unidades públicas neste setor revela que a mera quantidade não constitui um fator determinante para a eficácia, sobretudo quando essa quantidade está vinculada a um sistema de mobilidade que não se coaduna com as necessidades da comunidade local. Apesar de constituir uma parte intrínseca à vivência dos residentes, as demandas sociais extrapolam as disponibilidades ali oferecidas, expondo a necessidade de transcender as fronteiras dos bairros e do próprio setor. Isso ressalta o papel que exerce a área central da cidade como um recurso vital para os cidadãos da cidade de Castanhal.

Nesse contexto, torna-se evidente que o sistema de mobilidade urbana de Castanhal, englobando tanto o transporte público quanto o fluxo viário, revela-se insuficiente para atender um público específico²³. A associação com a conotação negativa intrínseca à criminalidade nesses espaços contribui ainda mais para a formação de obstáculos, obstruindo a penetração de serviços essenciais, notadamente o transporte coletivo tanto público quanto privado (Carrera e Vale, 2022). Isso conduz à emergência da expressão "esquecidos", ou até mesmo "excluídos", conforme enunciado pelos moradores locais²⁴.

Assim, a partir das considerações previamente debatidas, é possível deduzir que a omissão do poder público no que se refere à promoção do aprimoramento da mobilidade

²³ Inserir aqui os dados do transporte público coletivo de Castanhal, com informações das secretarias e destacando a diminuição do contingente das frotas na cidade por falta de licitações.

²⁴ Relatar a entrevista.

urbana se erige como um dos componentes integrantes da dinâmica de desigualdade que se impõe sobre o espaço urbano de Castanhal.

Correlato a essa realidade, ressalta-se o contexto do bairro Jaderlândia, cuja formação se origina de um processo de ocupação, notabilizado pela aglomeração de empreendimentos comerciais e serviços. Tal dinâmica exerce uma influência de significativa magnitude sobre os bairros circundantes do seu entorno, que compõe o setor em discussão. Os estabelecimentos de serviços nesse centro secundário espelham, em grande parte, o que Santos (2008) conceitua como o "circuito inferior da economia urbana", caracterizado por atividades de escala reduzida e voltadas primordialmente para estratos populacionais de menor renda (Santos, 2008, p. 22).

Carrera (2021) enfatiza que uma parcela substancial da população residente neste setor encontra-se servida das atividades comerciais neste bairro, beneficiando-se dos estabelecimentos comerciais. Observa-se que, face à realidade de distanciamento percebido e expresso pelos cidadãos inseridos neste contexto, as interações urbanas geradas lograram configurar uma espécie de centralidade que se refere ao âmbito dos bairros integrantes deste setor. Esse fenômeno passa a desenhar-se, portanto, como uma aparente estratégia em prol do atendimento às demandas cotidianas da população local ante as barreiras pré-estabelecidas.

Adicionalmente, esse processo pode estar intrinsecamente relacionado com o apontamento realizado por Carvalho (2023), no que concerne à preponderante capacidade de atração emanada dos setores que acolheram a implantação dos complexos residenciais do PMCMV (faixa 1) em Castanhal.

Sendo assim, entendemos que com a implantação dos conjuntos habitacionais no Setor Sudeste, a saber, os residenciais Jardim das Flores e Girassol, há uma maior relevância na configuração de atração e expansão dessa área, mesmo se manifestando enquanto uma parcela territorial descontínua a malha urbana, conferindo-lhe uma considerável atratividade para a viabilização de outros empreendimentos imobiliários de natureza comercial e, conseqüentemente, havendo um aumento populacional significativo, servindo para o adensamento de um paradoxo processo de centralização desse, ao mesmo tempo que as distâncias agora parecem aumentar para a população menos favorecida do Setor.

Sob a perspectiva de Carvalho (2023), a introdução do PMCMV repercute na dinâmica urbana de Castanhal de forma a propiciar uma transformação do cenário que anteriormente era delineado predominantemente por grupos sociais precariamente

incluídos. Nesse novo arranjo, portanto, há o fortalecimento de outros agentes que se principiam notadamente aos promotores imobiliários, os quais se fazem presentes através da criação de conjuntos residenciais, loteamentos de cunho privado e condomínios fechados em setores antes não priorizados para tais produções.

Portanto, esse fenômeno contribuiu para uma nova composição que passou a demandar maior atuação do capital privado, refletindo uma menor capacidade de influência por parte dos grupos sociais precariamente incluídos que outrora estavam predominantemente associados à estratégia de autoconstrução em determinados setores da cidade, tendo suas práticas agora freadas diante a emergente competitividade comercial empregada pelo setor imobiliário. Fato que se reflete na pluralidade habitacional do Setor Sudeste, como demonstrado no Mapa 14.

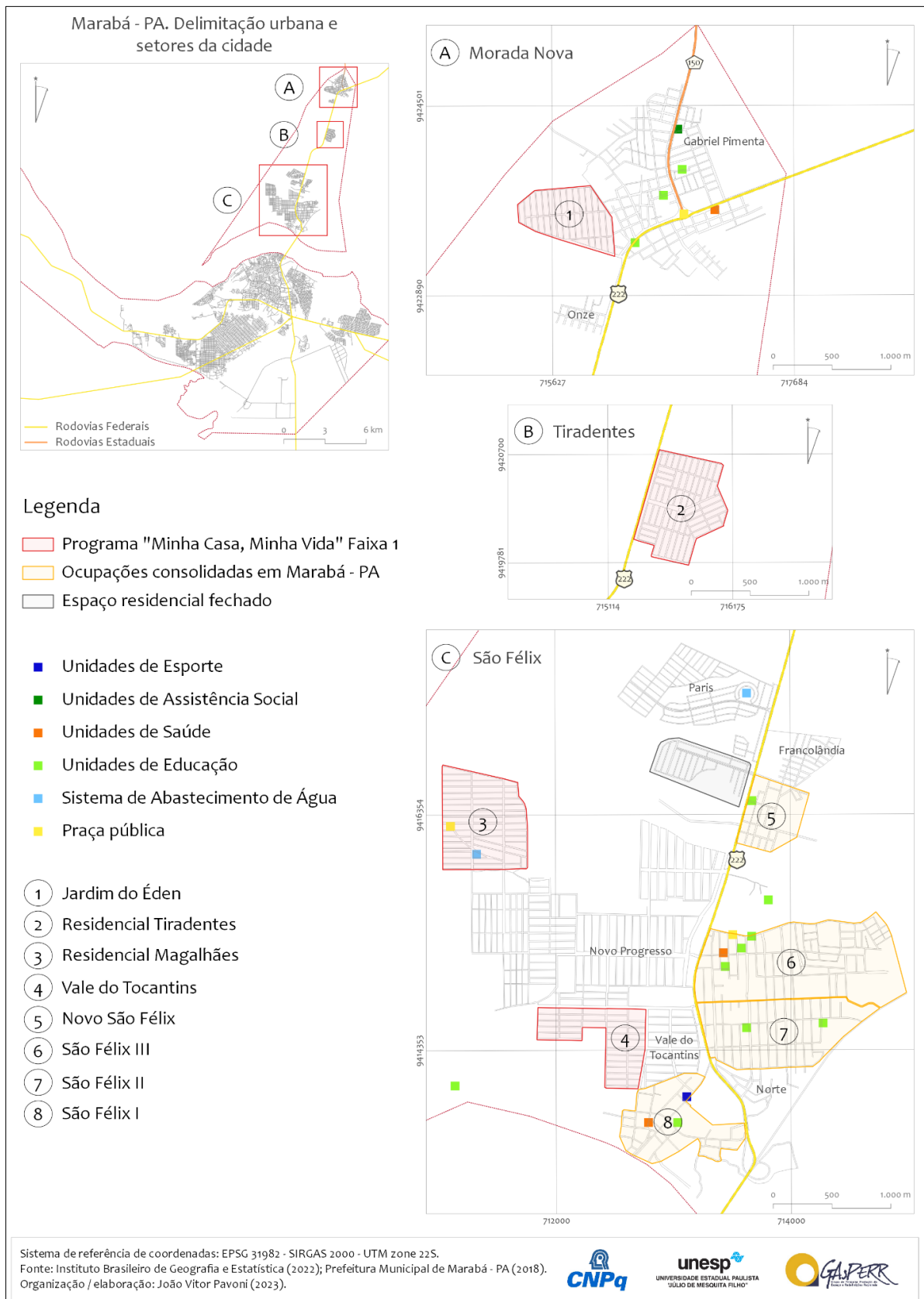
Segundo Carrera e Vale (2022) e Carvalho (2019), diante desse cenário acabam emergindo bairros que apresentam acirradas dinâmicas de distanciamento e baixa acessibilidade, como a evidência de um agudo nível de diferenciação socioespacial presente no conjunto habitacional do PMCMV Jardim das Flores, também é percebido a vivência do processo de segregação socioespacial pelos moradores que compõe o bairro Heliolândia, ambos presentes no Setor Sudeste.

Cabe ressaltar que, para além das configurações já estabelecidas de estruturas que enfatizam a segregação socioespacial, é igualmente relevante identificar a presença de um processo de autosegregação que emerge no contexto do condomínio horizontal fechado Campo Belo, o qual integra igualmente este Setor. Contudo, destaca-se que sua localização não corresponde a extremidade da malha urbana, como frequentemente observado nos espaços residenciais fechados recém-criados na cidade. Ao contrário, o condomínio Campo Belo está situado em proximidade relativa ao núcleo central da cidade, representando assim uma barreira mais acentuada à descontinuidade deste Setor em relação ao restante da cidade.

3.2.2. A inserção ao cenário urbano do Setor Norte de Marabá: do rural ao urbano e do urbano ao acirramento das barreiras – a busca por emancipação como reflexo da fragmentação espacial

O setor norte de Marabá engloba os Núcleos São Félix e Morada Nova. O processo de expansão desse setor tem significativa expressão a partir da década de 1990, período no qual as ocupações precárias tiveram sua origem nos espaços que atualmente são identificados como São Félix Pioneiro, Geladinho, São Félix I e São Félix II, situados na margem leste da via PA-150. A esse conjunto se somam o chamado São Félix III, que emergiu a partir de ocupação ribeirinha, e o São Félix IV, também conhecido como Francolândia. No contexto da ampliação que se refere ao Núcleo Morada Nova, observa-se que, no desfecho da década de 1990 e no começo dos anos 2000, essa localidade foi objeto de loteamentos que se desenrolaram sem seguir padrões regulares e que, por conseguinte, careciam de registros formais junto às instâncias municipais, dando origem aos loteamentos Coelho e Nativa. (MAPA 14)

Mapa 14: Marabá/PA, Setor Norte. Núcleos São Félix e Morada Nova, assentamentos urbanos e unidades públicas, 2023.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2023)

Apesar de um número considerável de unidades públicas a compor o determinado setor, 22 no total, como pode ser observado no Mapa 15, Silva (2020) salienta que em comparação aos demais núcleos da cidade, São Félix e Morada Nova apresentam características que indicam uma necessidade de melhores infraestruturas e serviços fundamentais relacionados à saúde, educação, estabelecimentos bancários e atividades comerciais, entre outros. Essa situação impõe, seguindo as assertivas da autora, a necessidade em muitos casos, de deslocamento para os Núcleos Marabá Pioneira, Cidade Nova e Nova Marabá, que abrigam esses serviços.

Contudo, conforme observado por Redón e Souza (2021), com base no Relatório Final do Plano Municipal de Mobilidade de Marabá (PMM, 2018), destaca-se que o núcleo Morada Nova é notoriamente um dos segmentos com menor cobertura pelo sistema de transporte público da cidade, especialmente em relação ao atendimento das necessidades emergentes devido à expansão urbana resultante da implementação do PMCMV. Em relação aos equipamentos públicos, é válido ressaltar que há somente três Unidades Básicas de Saúde, as quais já estavam estabelecidas antes da implementação do PMCMV. Notavelmente, após a edificação desses conjuntos, nenhuma nova unidade de saúde foi erigida na área em questão. Essa dinâmica também é corroborada no contexto das escolas de Ensino Médio, com um total de duas instalações existentes na área previamente ao lançamento do referido programa habitacional (Redón e Souza, 2021).

Diante de tal contexto, a diversificação na composição habitacional desse setor dá-se de encontro com o anúncio da instalação do Projeto ALPA a partir de 2008, uma das alterações mais expressivas, diante o aumento da influência do mercado imobiliário da cidade nesse período foi a aprovação da Lei Municipal 17.358, de 3 de julho de 2009, responsável pela alteração do Perímetro Urbano para a inclusão de novas áreas a sua composição, cuja consequência em escala cidadina foi discorrido no capítulo anterior.

Essa alteração possibilitou o surgimento de diferentes empreendimentos imobiliários, e mais do que isso, sob influência do PMCMV principalmente, deu-se a ultrapassagem dos limites entre o rural e o urbano, assim incluindo os Núcleos São Félix e Morada Nova, enquanto áreas em franca expansão atrelada a inclusão de novas áreas habitacionais, ao âmbito urbano de Marabá.

Com a inclusão de São Félix e Morada Nova no perímetro urbano, abriu-se a possibilidade de conversão de antigas propriedades agrícolas em terras urbanas, que viriam a servir para atender os interesses da elite fundiária local, que passa a negociar essas terras com empresas externas, transformando tais propriedades nos atuais conjuntos

habitacionais da Faixa 1 do PMCMV. São exemplos desse tipo de procedimento, o Residencial Tiradentes, e os residenciais Vale do Tocantins e Magalhães. (Redón e Souza, 2021, p. 162)

Esses empreendimentos imobiliários foram atraídos para o setor em questão influenciados por diversos fatores, dentre os quais se destaca o baixo custo da terra. Portanto, como pode-se perceber no Mapa 11, nota-se na composição do Setor Norte de Marabá um espaço cada vez mais marcado pelo surgimento e ampliação dos conjuntos habitacionais do PMCMV, com quatro empreendimentos conformados a Faixa 1, sendo o único setor da cidade a comportar essa Faixa.

Nesse ponto, emerge a contribuição de Voloschko (2015), que destaca como o PMCMV se torna uma alternativa para as construtoras que enfatizam a extensão dos imóveis, priorizando a localização mais distante (terrenos acessíveis), em vez do valor por metro quadrado. Adicionalmente, a expansão da área total dos empreendimentos ressalta uma tendência de mercantilização das unidades habitacionais, o que resulta em uma redução das dimensões das unidades habitacionais ao mínimo.

Por meio dessas implantações, evidenciam-se conexões entre a administração pública e proprietários de terra, os quais, com o intuito de abordar as demandas resultantes da expansão derivada do Projeto ALPA, efetuaram modificações no arcabouço legislativo. Isso contrasta, por exemplo, com a situação anterior, na qual não foram observadas alterações semelhantes para atender às necessidades da população já residente nos Núcleos São Félix e Morada Nova (Silva, 2020). No que diz respeito às ramificações derivadas dessa estrutura de produção estatal, as explanações de Souza (2015, p. 236) elucidam que

A lógica de estado na produção do espaço urbano marabaense, materializada na constituição de conjuntos habitacionais do PMCMV, tem, por um lado, colaborado para a diminuição do déficit habitacional, principalmente por possibilitar à população economicamente mais desfavorecida a oportunidade de deixar o aluguel e aceder à casa própria. Entretanto, como visto, isto não tem sido suficiente para ofertar a esta população uma melhor qualidade de vida e, ao contrário, tem contribuído para ampliar as desigualdades socioespaciais pelo espaço urbano desta cidade, à medida que a decisão de viver neste local não foi tomada pela população e sim pelas alianças entre o poder público e o capital imobiliário, já que a construção deste e de outros residenciais foi realizada em antigas propriedades, que foram compradas de um proprietário fundiário e, neste caso específico, até mesmo a mudança na legislação municipal foi necessária, com a ampliação do perímetro urbano.

Conforme exposto, compreende-se que a expansão da tessitura urbana direcionada pelas diretrizes estatais buscando responder as demandas do mercado imobiliário resultou em um agravamento das disparidades sociais no âmbito do Setor Norte de Marabá. Essa dinâmica é exacerbada pela realidade de que a população já residente nos núcleos São Félix e Morada Nova sempre se deparou com múltiplos desafios, incluindo lacunas nos sistemas de transporte, dentre outros mais, que agora se potencializa com um quantitativo populacional que emerge no mesmo cenário, em meio as recentes formas habitacionais que surgem no referido Setor.

Nesta conjuntura, destaca-se a importância do aumento do contingente populacional que se mobiliza em torno dos empreendimentos gerados pelo PMCMV. De acordo com as constatações de Souza (2015), no intervalo temporal compreendido entre 2008 e 2010, Marabá testemunhou a chegada de 21.541 pessoas. O autor argumenta que esse incremento populacional se evidencia como uma manifestação decorrente das expectativas relacionadas à instauração da ALPA. Nessa perspectiva, a ampliação do tecido urbano, notadamente moldada pela materialização destes conjuntos habitacionais passa a abarcar uma área de 392,1582 hectares, dos quais 100,6329 foram consagrados à construção, perfazendo uma proporção de 26% em relação ao montante total (Redón e Souza, 2021).

Nesse contexto, o crescimento do Setor Norte de Marabá não correspondeu a esse incremento em termos de infraestrutura, equipamentos e serviços. Esta circunstância compromete a efetividade do uso do espaço urbano, limitando a capacidade de mobilidade e restringindo a liberdade de movimento da população residente desse Setor. Tal fenômeno é exacerbado, uma vez que a cidade de Marabá já padece de uma deficiência em relação ao fornecimento de um transporte público de qualidade (Silva, 2018).

A entrada de uma nova onda de residentes passa a impulsionar, portanto, a dinâmica do mercado imobiliário, que, através da exploração dos vazios urbanos, se voltou para a especulação do valor da terra, visando a sua valorização. Com isso, resulta os agravamentos referente as restrições para a ocupação e utilização da terra urbana para fins habitacionais, acarretando dificuldades significativas para que os cidadãos menos favorecidos economicamente possam gozar de condições adequadas para viver e se reproduzir diante tal contexto.

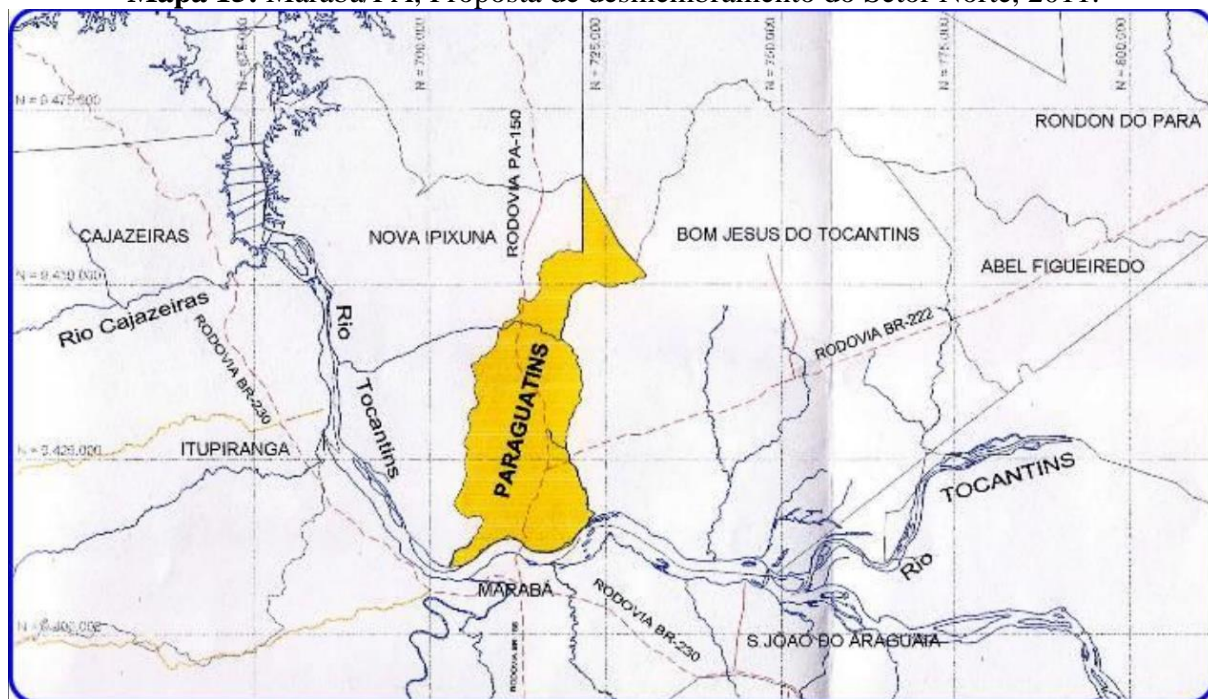
A expectativa pela valorização dos terrenos urbanos é uma marca distintiva do paradigma da cidade mercadoria, em que os espaços urbanos são submetidos a processos de comercialização. Resgatando esse conceito, salientamos que sua fundamentação se dá

sob a premissa de que o acesso à cidade é condicionado pelo funcionamento do mercado formal, em que parcelas do tecido urbano são objeto de transações comerciais, o que, por sua vez, alimenta a dinâmica da especulação imobiliária, como destacado por Souza (2015). Esse enfoque de considerar a cidade como uma mercadoria impulsiona uma complexa rede de relações de poder, influenciada pelo setor financeiro e suas formas de apropriação, resultando em desigualdades na produção urbana, cujas manifestações variam consideravelmente.

Dessa forma, a expansão da área urbana resultante dos fatores examinados no contexto dos núcleos São Félix e Morada Nova corrobora com a manifestação da segregação socioespacial, conforme discutido por Silva (2018), através da confluência entre a lógica estatal e a lógica de mercado. Desse modo, o processo de expansão urbana orientado por tais premissas exacerbou os processos separatórios do Setor Norte de Marabá, “uma vez que a população antiga do núcleo São Félix já enfrentava problemas (em relação aos transportes, serviços de saúde, educação, lazer, entre outros) para se reproduzirem socioespacialmente” (p. 38). Ademais, essas demandas populacionais expostas no âmbito de vida dos moradores locais só reforça a ideia central de que, além da habitação, os residentes necessitam de acesso a diversos serviços urbanos a fim de desfrutar de uma qualidade de vida adequada no contexto ao qual fazem parte.

Um exemplo claro da problemática abordada em relação à ampliação dessas disparidades sociais que surgem no contexto urbano de Marabá, e que pode ser identificado de maneira clara no Setor em discussão, refere-se à inserção dos núcleos São Félix e Morada Nova no cenário urbano da cidade, porém, testemunhando a emergência por parte de variadas demandas a uma necessidade de emancipação, com o propósito de constituir-se como um município independente sob a designação de Paragatins. Essa aspiração surge em períodos nos quais a temática da separação de municípios e estados ganhou proeminência em nível nacional, exercendo influência notável no contexto de Marabá (Silva, 2020). (MAPA 15)

Mapa 15: Marabá/PA, Proposta de desmembramento do Setor Norte, 2011.



Fonte: Movimento Paragatins Já (2011).

Era amplamente compartilhada entre os moradores locais a crença de que a emancipação possibilitaria a captação e alocação de recursos sem a concorrência proveniente dos demais núcleos de Marabá, perspectiva que não se mostrava possível no âmbito da cidade, uma vez que as iniciativas estavam predominantemente direcionadas para atender às necessidades dos demais núcleos. Contudo, por trás desse movimento, havia tramas de interesses particulares, do qual “revelam as articulações e os interesses políticos que, também, compuseram a trajetória de Marabá, em outros momentos, especialmente, quando associadas à coexistência de recursos minerais” (Silva, 2021, p. 65).

3.3. Lógicas espaciais distintas e diferentes níveis de fragmentação – uma semelhança? a mobilidade precisa emergir enquanto quebra de barreiras!

Quanto aos dois contextos setoriais abordados, torna-se evidente o surgimento de dinâmicas acentuadas de afastamento e dificuldades de acesso. Podemos concluir que isso conduz a um nível agudo de disparidades sociais, que por sua vez se transforma em novas e mais intensas formas de segregação socioespacial. Tais processos passam a conformar a contextos com espaços em fragmentos, se inserindo em uma perspectiva que se relaciona, ou melhor, que se aparta cada vez mais da totalidade urbana dessas respectivas cidades.

Das novas configurações de segregação presentes no Setor Sudeste de Castanhal e na “busca” por emancipação do Núcleo São Félix em Marabá, fica evidente que a maneira como esses espaços urbanos são configurados não está alinhada a um projeto de sociedade que abrace o conceito de direito à cidade em seu horizonte próximo. Entretanto, o conceito elaborado por Lefebvre nos convoca a questionar a realidade existente e a contemplar uma realidade alternativa, moldando um projeto urbano caracterizado pela igualdade. Nesse contexto, conforme expressado por Alves (2017, p. 169), “Lutar pelo direito à cidade é reconhecer que a segregação socioespacial existe, e que existe também a privação das riquezas socialmente produzidas, apropriadas privadamente, ou seja, é por não existir o direito à cidade que é necessário criar estratégias de luta para conquistá-lo”.

Ao direcionarmos nosso olhar para o contexto atual e as problemáticas que demandam pronta atenção, torna-se pertinente reconhecer a imperatividade de advogar pela concretização da justiça espacial. Tal postura decorre da constatação de que, até que se possam instituir alicerces substanciais para a efetivação do direito à cidade, os esforços empreendidos deverão convergir para a busca pela justiça espacial, que, ao menos, pode representar uma mitigação das disparidades socioespaciais preexistentes (Alves, 2016), ante esses espaços cada vez mais fragmentados.

O próprio ato de ocupação do espaço urbano, aliado à mobilização em prol da autoconstrução, surge como facetas intrínsecas à batalha pelos direitos fundamentais. Tais estratégias de resistência, consolidação e inserção na cidade, portanto, revelam que, em uma perspectiva ante o espaço concebido, as demandas advindas da população têm convergido para se alcançar uma certa justiça espacial, manifestando-se mediante a expressão de aspirações ligadas à habitação, recreação, acesso à educação e assistência médica pública, condições propícias a uma existência digna. Embora esse processo seja

motivado pela resolução de desafios imediatos e, portanto, não estejam diretamente associados a um projeto de transformação abrangente da sociedade e do ambiente urbano, não podemos subestimar a sua relevância para a qualidade de vida dos indivíduos sujeitos às injustiças espaciais. Isso reforça a noção de que o alcance do direito à cidade está inextricavelmente ligado a noção de direito à mobilidade. À medida que as barreiras se intensificam, a possibilidade de circulação na cidade somente será viável se as práticas cotidianas de mobilidade forem capazes de contornar essas limitações.

Nessa perspectiva, é cabível constatar que o reconhecimento das disparidades socioespaciais e a conscientização a respeito das deficiências presentes, como evidenciado pelas aspirações de integração abrangente no tecido urbano por parte dos habitantes do Setor Sudeste de Castanhal, assim como a emergência de uma autonomia política na dinâmica do Setor Norte de Marabá, compõem um ponto de partida crucial para a apreensão das estratégias adotadas pelos seus cidadãos frente ao que configuramos como recente, porém progressivo, processo de fragmentação socioespacial no caso do Setor Sudeste de Castanhal, e uma já consolidada situação desse mesmo processo no âmbito do Setor Norte de Marabá.

Diante da complexidade dos níveis de fragmentação apresentados, é crucial abordar a questão relativa à investigação da mobilidade sem dissociá-la do fenômeno do movimento (Bastazini e Catelan, 2023). Isso é fundamental para obtermos uma compreensão abrangente desse conceito como um ponto de interligação entre as áreas fragmentadas (Legroux, 2021), além de garantir uma maior relevância na correlação com a tríade espacial proposta por Lefebvre (1972). A compreensão, registro e análise deste ponto em específico, portanto, são frequentemente desafiadores, especialmente ao lidar com contextos e experiências transitórias (Spinney, 2011; Bastazini, 2022; Bastazini e Catelan, 2023).

Nessa linha de raciocínio, o que se sugere é um envolvimento ativo no movimento em discussão (Sheller e Urry, 2006). Dessa forma, ao invés de restringir-se exclusivamente à localização, é imperativo adotar uma metodologia centrada na dinâmica do movimento e na presença ativa, viabilizando a apreensão e a representação das sensações e percepções no contexto no qual essas experiências se desenvolvem. “Nesse sentido, a própria observação do movimento também é uma maneira de ‘captar o movimento’” (Bastazini e Catelan, 2023, p. 4)

Portanto, a partir do próximo ponto e de uma significativa noção da percepção social que moldam os Setores Sudeste de Castanhal e Norte de Marabá, propomos a

identificação dos movimentos que ocorrem na rotina diária, no cotidiano dos seus cidadãos (Balbim, 2016), visando revelar as estratégias, possibilidades, conteúdos tangíveis e simbólicos presentes nos trajetos desses indivíduos a partir de suas interações sociais (Bastazini e Catelan, 2023, P. 5).

Mais objetivamente, nosso foco de pesquisa recai sobre o trajeto Casa-Trabalho-Casa, que, embora não abranja a totalidade do espaço percebido, destaca de forma mais proeminente as ações individuais dos colaboradores. Apesar desta ressalva, não podemos desconsiderar que os trajetos abordados representam exemplos dos desafios enfrentados por uma parcela significativa da sociedade, pois fornecem informações mais detalhadas sobre as estruturas disciplinares ingressas nas rotinas e nos hábitos dos cidadãos, os quais são influenciados diretamente por uma estrutura hegemônica que impulsiona esses deslocamentos, servindo, portanto, como informações de grande relevância na conformação e correlação dos espaços concebido, percebido e vivido.

3.4 Mobilidade cotidiana, percepções e vivências: entre as novas e as velhas barreiras, entre as velhas segregações e as novas fragmentações socioespaciais – entre os velhos e os novos paradigmas urbanos

Busca-se, dessa deste momento, uma compreensão que transcende a visão dos indivíduos como meros participantes, passando a considerá-los como agentes ativos na produção e configuração dos espaços em que vivem, assim como na definição dos seus modos de vida (D’Andrea, 2013). Diante do mencionado, é pertinente ressaltar as considerações feitas por Pinto (2021), que destaca a possibilidade de aplicação de trajetos urbanos, corroborando a eficácia metodológica no que tange às dinâmicas das interações urbanas envoltos aos sujeitos produtores.

Para dar validade a está linha de raciocínio, levando em consideração os Setores abordados na presente pesquisa, sudeste de Castanhal e Norte de Marabá, pretendemos trazer ao alcance as afirmativas de Guimarães (2015), do qual salienta que

“O espaço da periferia, assim, é forma e conteúdo, fixos e fluxos, no qual as esferas do vivido e do concebido não se encontram dissociadas, antes se misturam e se interpenetram na realidade cotidiana daqueles que nela vivem. Nessa paisagem a “ausência” é a marca e a inventividade, a norma”. (p. 110)

Assim, observamos que o espaço urbano reflete fortemente as características dos indivíduos, o que nos permite considerar os trajetos urbanos como uma estrutura metodológica relevante para a compreensão da vida em cidades cada vez mais fragmentadas. Para tanto, foi essencial elaborar uma metodologia que abrangesse os locais e pessoas pertinentes, contribuindo para uma fundamentação analítica embasada em sólidos referenciais teóricos que reconhecem a importância dessa abordagem nas reflexões sobre os fenômenos e processos em questão. Esta temática será explorada a seguir, visando demonstrar posteriormente a aplicação prática dos trajetos urbanos, focalizando os habitantes urbanos presentes no cotidiano dos setores e das cidades abordadas neste estudo. Contudo, antes de prosseguir, delinearemos o arcabouço metodológico empregado nesta etapa da pesquisa.

3.4.1 Nota Metodológica 4

Casa-Trabalho-Casa: sua aplicação metodológica

Atividade 5: Percursos acompanhados casa-trabalho-casa

Os itinerários percorridos entre a residência e o local de trabalho, conhecidos como Casa-Trabalho-Casa²⁵ (CTC), têm como objetivo principal a identificação das práticas e discursos por meio de um acompanhamento ou observação direta. Essa abordagem permite “co-experienciar os trajetos da(o)s e sujeita(o)s (ou “outro”) como síntese do conteúdo socioespacial no tecido urbano” (Jesus *et al*, 2022, p. 150). Com isso, busca-se estabelecer uma maior proximidade entre o pesquisador e o cotidiano do colaborador²⁶.

Jesus *et al* (2022) destacam a necessidade de apreender a complexidade inerente ao acompanhamento desses percursos, reconhecendo que tal procedimento permite apenas uma apreensão parcial da vida cotidiana. No entanto, os autores ressaltam que a análise desses itinerários vai além da concepção convencional de mobilidade centrada exclusivamente nos sistemas de transporte, representando uma abordagem metodológica que busca compreender o movimento urbano de uma maneira mais ampla, a partir das interações entre trabalho, habitação, consumo e mobilidade. Dessa forma, “levando em consideração a centralidade do trabalho na vida cotidiana”, essa proposta metodológica “busca aferir não apenas o tempo [...], mas a integralidade da realização do percurso entre a casa, o trabalho e de volta à casa.” (p. 155)

Diante desse contexto, destaca-se a relevância de identificar as variáveis que exercem influência na formação desses percursos, tais como os modos de transporte empregados (sejam eles motorizados ou não), o contexto socioeconômico, obstáculos no trajeto, desvios de rota e as percepções de insegurança, tanto objetiva quanto subjetiva (Jesus *et al*, 2022). É fundamental ressaltar que esses aspectos não podem ser considerados meramente como uma medida de tempo objetiva, uma vez que englobam elementos de natureza mais ampla e complexa:

²⁵ Essa abordagem está inserida na Frente Metodológica "Percursos Urbanos e suas Representações" (FragUrb), sendo subdividida em três modalidades de execução: os "percursos acompanhados casa-trabalho-casa" (CTC), os "percursos em espaços públicos" e os "percursos registrados ou diários registrados". Por meio dessas três abordagens procedimentais, buscou-se “identificar no cotidiano as práticas espaciais, as motivações, e de forma específica, os modos de enfrentar a mobilidade na cidade por meio do acompanhamento e do registro” (JESUS *et al*, 2022, p. 149). A opção pela metodologia CTC leva em consideração o melhor enquadramento para o alcance dos objetivos fundamentais levantados na presente pesquisa.

²⁶ Sujeito pesquisado e inserido no cotidiano das áreas analisadas.

Trata-se, portanto, de compreender *como* o percurso é realizado buscando captar relações, experiências e práticas aí envolvidas, e, de como a(o)s cidadina(o)s se comportam frente à “obviedade” de um percurso “repetido” cotidianamente por um longo período, no caso de trabalho fixo em local fixo. (Jesus *et al*, 2022, p. 155)

É pertinente considerar que as mesmas variáveis mencionadas anteriormente, e possivelmente outras, podem ocasionar alterações no percurso entre o local de trabalho e a residência, resultando em diferenças entre o trajeto casa-trabalho e trabalho-casa. Nesse sentido, torna-se essencial conduzir uma abordagem integral na investigação desses percursos.

A análise sistemática do itinerário CTC não apenas permite a identificação das características físicas do percurso em si, mas, principalmente, proporciona uma compreensão das motivações subjacentes às escolhas realizadas nesses trajetos (Jesus *et al*, 2022), corroborando para o desafio de uma “leitura pragmática [...] da passagem da cidade da lógica centro-periférica para a cidade pautada na lógica da fragmentação socioespacial.” (p. 149)

Para sua execução no presente trabalho, as etapas de planejamento foram conduzidas seguindo as determinadas sequências: estabelecimento de contato com os colaboradores envolvidos; determinação de uma estimativa de tempo necessária para a execução dos percursos; e preparação dos recursos e materiais utilizados, como elaboração de roteiro, utilização de dispositivos móveis e a utilização de aplicativo específico para acompanhamento e registro de rotas e percursos.

A princípio, a elaboração cuidadosa do roteiro (Anexo 6) assume especial importância, pois determina a forma como as informações serão registradas, sistematizadas, representadas cartograficamente e posteriormente analisadas (Jesus *et al*, 2022).

Anexo 6: FragUrb. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa: roteiro para anotações em campo.

Roteiro Percursos Acompanhados ‘Casa-Trabalho-Casa’	
Realizar o contato ligando ou mensagens via <i>WhatsApp</i>. Combinar horários exatos e chegar com antecedência para não correr o risco de se atrasar (e conseqüentemente atrasar o/a colaborador/a). Acompanhar o/a colaborador(a) desde sua casa até seu local de trabalho.	
Cidade:	Data:

Colaborador(a):		
Pesquisador(a):		
Nome do arquivo com a transcrição:		
Horário aproximado:		
Gravada () sim () não		
Nome do arquivo com a gravação:		
Anotações iniciais:		
Trecho 1: Anotações:	Hora (início):	Hora (fim):
Trecho 2: Anotações:	Hora (início):	Hora (fim):
*incluir linhas quantos sejam os trechos		
Anotações finais: sobre a despedida, na porta do trabalho no caso da ida, na porta de casa, no caso da volta.		
Diário do percurso. (Realizar uma síntese dos aspectos mais relevantes)		

Fonte: Frente metodológica ‘Percurso Urbanos e suas Representações’ (2022) e adaptada pelo autor.

Optamos por utilizar o roteiro produzido e organizado pela Frente Metodológica ‘Percurso Urbanos e suas Representações’ (FragUrb), com pequenas adaptações que somam com as necessidades pertinentes ao presente trabalho. O objetivo do roteiro é registrar os relatos dos colaboradores buscando compreender o “caminhar, os obstáculos, as manifestações e atitudes com os enfrentamentos nas ruas, se andam pelas calçadas, a que ritmo caminham, como se dá a troca de modal, caso haja, se há a sensação de cansaço, medo, preocupações com o entorno próximo etc. (Jesus *et al*, 2022, p. 165). Ou seja, as principais variáveis que circundam os ritmos da mobilidade cotidiano dos sujeitos analisados.

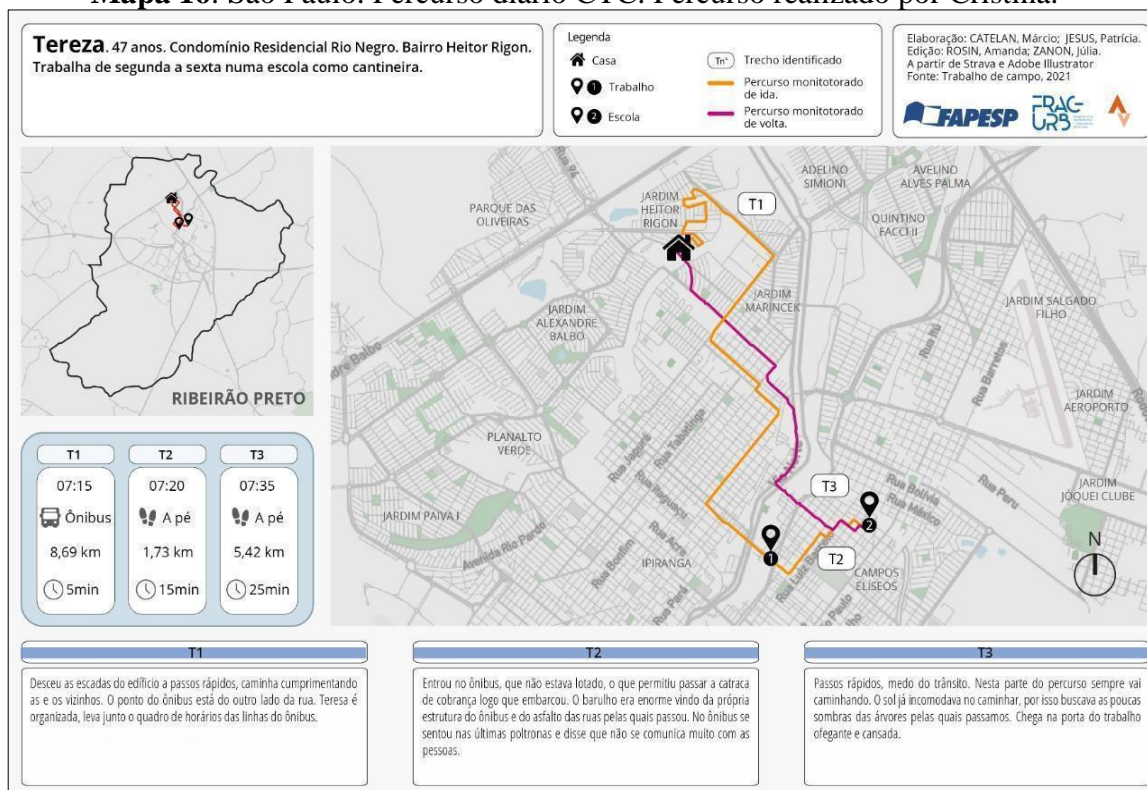
Contudo, cabe ressaltar os apontamentos dos autores supracitados, do qual destacam que o percurso CTC é uma metodologia de pesquisa “genuinamente mista”, não sendo apenas uma entrevista ou uma observação, levando em consideração a atuação dos aplicadores da metodologia na “observação ou participação, uma vez que não é possível acompanhar a completude de um percurso sem que os pesquisadores também realizem efetivamente” (p. 165-166)

O principal instrumento utilizado para o monitoramento dos percursos foi o aplicativo de caminhadas e corridas esportivas *Strava*. A finalidade por trás do monitoramento realizado por meio do aplicativo é a geração de mapas que sirvam como ferramentas para representar as trajetórias percorridas pelos colaboradores, permitindo, desse modo, a análise da "experiência espacial e dos desafios enfrentados por eles no contexto da mobilidade" (Jesus *et al.*, 2022, p. 162).

Com o intuito de viabilizar a coleta dos dados referentes ao percurso, procedemos à ativação do monitoramento desde a residência do colaborador até o seu local de trabalho, registrando os momentos em que ocorreram mudanças nos modos de transporte utilizados e nas rotas percorridas.

Procuramos não dar apenas um propósito descritivo aos mapas (Jesus *et al.*, 2022), buscando o alcançar sua representação cotidiana da maneira mais abrangente com a ajuda do *layout* produzido pela Frente Metodológica "Percursos Urbanos e suas Representações" (FragUrb) (MAPA 16)

Mapa 16: São Paulo. Percurso diário CTC. Percurso realizado por Cristina.



Fonte: Jesus *et al.* (2022)

Dessa forma, incorpora-se caixas de texto contendo breves citações dos colaboradores com observações relevantes durante os trajetos. Busca-se com isso obter um material capaz de revelar elementos essenciais das práticas de mobilidade em questão.²⁷

Aos perfis selecionados para a realização da metodologia foram obedecidas as ordens destacadas no Quadro 15:

Quadro 15: Castanhal/PA e Marabá/PA, perfis selecionados para aplicação de percursos.

CIDADES	PERFIS	SETORES	ÁREAS HABITACIONAIS
Castanhal	Homem ou mulher jovem (18 até 40 anos)	Setor Sudeste	Conjunto habitacional Jardim das Flores
			Ocupação consolidada Heliolândia
Marabá	Homem ou mulher jovem (18 até 40 anos)	Núcleo São Félix	Conjunto habitacional Residencial Magalhães II
			Ocupação consolidada São Félix II

Fonte: elaboração própria.

Justifica-se tais perfis por serem abrangentes do ponto de vista dos percursos CTC, na busca de identificar como os cidadãos, em idade adulta, podendo ser mulher ou homem, vivenciam a possível proeminência do processo de fragmentação socioespacial.

Os setores, por sua vez, e as áreas habitacionais que os englobam, obtêm características pertinentes ao que diz respeito à problemática da pesquisa, por se localizarem em áreas periféricas com conteúdo diversificado, com a presença de conjuntos habitacionais e ocupações irregulares, além da presença de espaços residências fechadas enquanto novos conteúdos, as complexificando²⁸. Esses critérios buscam se combinar com diferentes modais de transporte utilizados pelos colaboradores (carro, moto, bicicletas, modo a pé etc.).

Estipulou-se dois percursos para cada cidade pesquisada, com a preferência de aplicação nos setores e áreas habitacionais selecionadas e havendo a possibilidade de mais percursos para outras áreas da cidade, para possíveis comparações.

²⁷ Os roteiros reproduzidos por meio de aplicação em campo encontram-se no apêndice do presente relatório.

²⁸ As justificativas pela escolha dos perfis também são desenvolvidas com maiores detalhes no subtópico 2.4 do capítulo 2 e no decorrer do capítulo 3.

3.4.2 Percursos Acompanhados casa-trabalho-casa na cidade de Castanhal

“Correndo contra o tempo” - entre a dependência do transporte público e o transporte clandestino

Justificativa e objetivos do percurso

Nesta análise preliminar, examinaremos o deslocamento de Amanda (MAPA 17), uma residente do conjunto habitacional Rouxinol, inserido no âmbito do PMCMV, situado no bairro Jaderlândia, localizado no setor sudeste de Castanhal. A escolha deste percurso se mostra pertinente, uma vez que permite a obtenção da dinâmica cotidiana do referido setor, proporcionando uma compreensão detalhada das estratégias adotadas pela população para facilitar a mobilidade em direção aos diferentes pontos da cidade

Encontro no ponto de ônibus e a dificuldade na espera do transporte coletivo

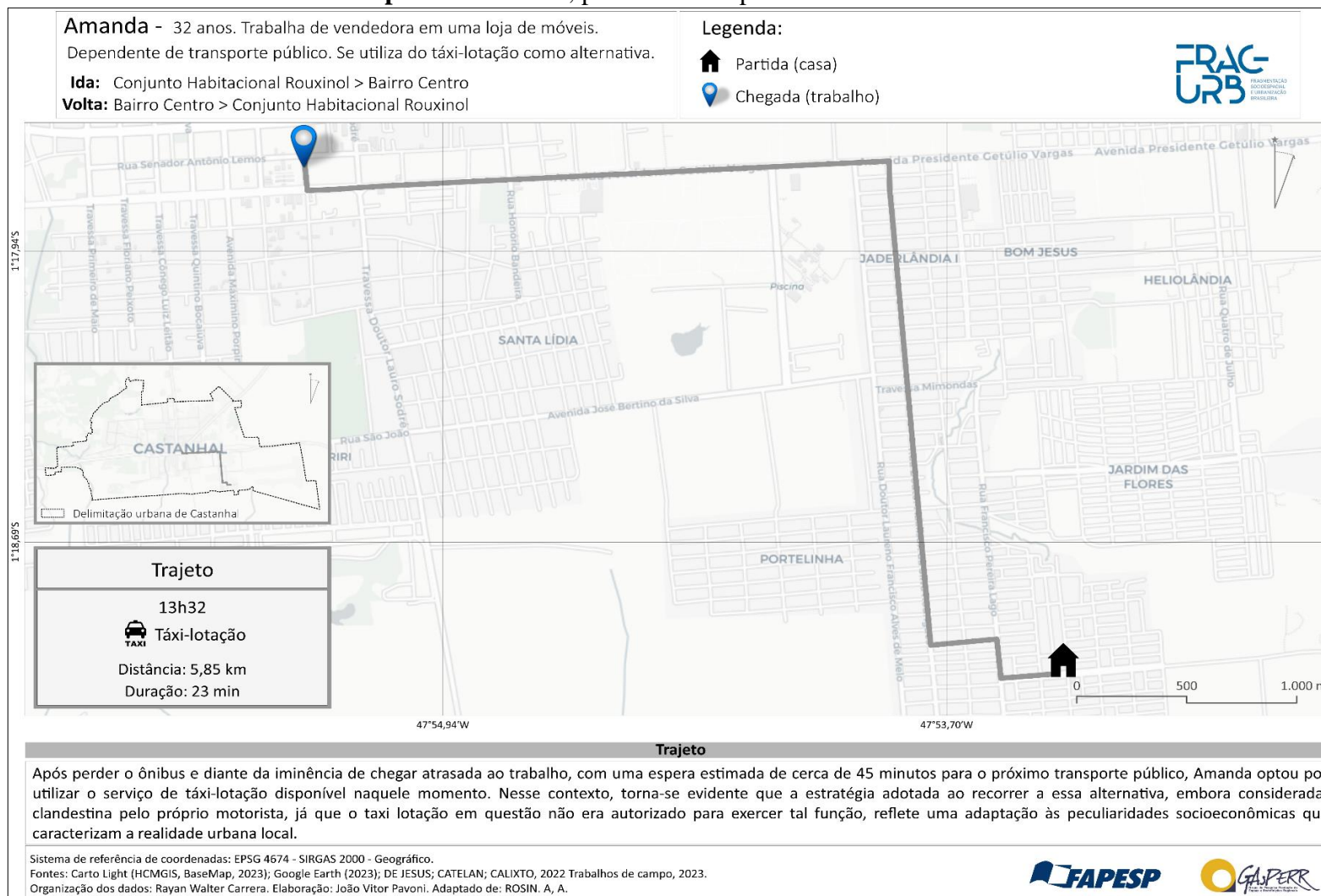
Após o estabelecimento do contato com a colaboradora, procedeu-se a uma espera pelo transporte público com destino ao centro da cidade, cujo ponto de ônibus está situado nas proximidades de sua residência. Este intervalo de espera teve a duração aproximada de cinco minutos, durante os quais fomos abordados por um motorista de táxi-lotação presente no local, o qual informou que o ônibus acabara de passar pouco antes de nossa chegada. Diante da necessidade de não se atrasar para o trabalho e considerando a estimativa de espera de aproximadamente 45 minutos para a próxima passagem do ônibus, Amanda tomou a decisão de utilizar o serviço de táxi-lotação ali disponível. Nesse momento, ela expressou preocupação diante da diminuição significativa no número de itinerários que atendem ao setor, em comparação com anos anteriores, destacando uma mudança substancial no panorama do transporte público local ao longo dos últimos dois anos, embora não tenha fornecido informações sobre as razões subjacentes a essa repentina redução.

Observações preliminares e dinâmica do entorno

Apesar do breve período de espera, foi possível realizar uma observação do contexto local. Durante esse intervalo reduzido, foi perceptível um baixo fluxo de pedestres no setor. Conforme indicado pela colaboradora, essa condição é característica

do horário em que se encontrava no local, sendo que, segundo suas afirmações, no período matutino, por volta das 7 horas da manhã, e no vespertino, entre 17 e 18 horas, há uma movimentação significativa de estudantes e trabalhadores na composição do cotidiano local.

Mapa 17: Castanhal, percurso acompanhado CTC Amanda.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2024)

Amanda sugeriu que a explicação para essa observação pode estar relacionada ao fato de que os residentes que não possuem veículo próprio têm uma tendência a optar por almoçar no local de trabalho ou em estabelecimentos próximos, reduzindo assim a presença nas ruas durante o horário em questão. Ela também mencionou que o trajeto que estávamos realizando não era habitual para ela naquele horário, sendo algo que fazia apenas ocasionalmente, geralmente duas vezes por semana, devido à preocupação com seus filhos que ficavam em casa sozinhos.

A colaboradora ainda ressalta que nos horários de pico, conforme mencionado anteriormente, a oferta de ônibus disponíveis muitas vezes não é adequada para atender à demanda, resultando frequentemente em superlotação. Devido ao prolongado intervalo de espera até a próxima partida, os itinerários que operam nos primeiros horários do dia, entre 6h e 6h45, frequentemente enfrentam essa situação de congestionamento.

Outro aspecto relevante a ser abordado diz respeito à presença de táxis-lotação no ponto de embarque. Foi observado apenas um veículo desse tipo, desprovido de qualquer identificação que o certificasse como regularizado. Durante o embarque, que contou com a participação de Amanda, duas passageiras e o pesquisador, o motorista revelou que trabalha como motorista para o aplicativo Uber, mas opta por atuar como táxi-lotação quando está naquele local em específico, pois considera mais vantajoso financeiramente, uma vez que cobra por passageiro, com tarifas variando entre 5 e 7 reais. (FOTO 4)

Foto 4: Bairro Rouxinol, Setor sudeste de Castanhal - Táxi-lotação clandestino.



Fonte: elaboração própria (2024)

É relevante destacar que, de acordo com as declarações do motorista do táxi-lotação, os aplicativos de transporte, em especial o Uber e o 99 Táxi, exercem uma influência considerável na dinâmica urbana da cidade, emergindo como meios alternativos frente aos sistemas de transporte coletivo tradicionais, como os ônibus. Entretanto, é perceptível que a estratégia adotada pelo motorista de operar como um táxi-lotação clandestino demonstra uma adaptação às especificidades socioeconômicas que caracterizam a realidade urbana local.

O início do percurso e as dificuldades em sair do setor

No momento inicial do trajeto, foi observado que a colaboradora estava acompanhada de uma amiga, ambas demonstrando um comportamento descontraído enquanto se dirigiam ao centro da cidade. Apesar da urgência em chegar ao destino, a colaboradora não parecia estar excessivamente preocupada com o fato de ter perdido o ônibus, o que sugere uma certa familiaridade com tal situação.

Durante o percurso inicial, não foram evidenciadas dificuldades substanciais para sair da área delimitada do setor em questão. Conforme delineado na Foto 4, na rota seguida predominou-se a utilização das principais vias do setor, a saber a Avenida Principal e rua Dr. Adailson da Silva Rodrigues, até atingir a BR-316, facilitando, assim, o acesso à área central da cidade.

Segundo os relatos de Amanda, os inconvenientes comumente vinculados ao uso do transporte público coletivo, como a escassez de assentos e a rigidez dos horários, não se evidenciam durante os deslocamentos efetuados por meio de táxi-lotação. No entanto, há observações sobre o custo mais elevado deste último modal em comparação com o ônibus, o que muitas vezes inclina a preferência para o uso deste último. Amanda também destaca a existência de rotas semelhantes entre os dois meios de transporte, ressaltando a ausência de grandes obstáculos ao transitar entre eles. Entretanto, é fundamental considerar a distância entre o setor sudeste da cidade e sua área central. Neste contexto, destaca-se a dificuldade em utilizar bicicletas para deslocamentos que ultrapassem os limites do bairro.

Preferência por um transporte mais rápido vs desafios enfrentados na BR-316

A colaboradora expõe sua intenção de adquirir uma motocicleta no futuro como uma alternativa para tornar seu deslocamento diário mais ágil. No entanto, ela pondera sobre a preocupação decorrente da insegurança ao enfrentar a BR-316. Esta apreensão é motivada pelo intenso fluxo de veículos que caracteriza essa rodovia e pela percepção de riscos associados à condução de motocicletas em ambientes de tráfego intenso e velocidades elevadas. (FOTO 5)

Foto 5: BR-316 no perímetro do setor sudeste, via de acesso a área central da cidade.



Fonte: elaboração própria (2021)

Esta justificativa revela uma legítima preocupação, conforme indicado por Amanda, devido ao reconhecimento da BR-316 como um ambiente propenso a acidentes. Ademais, a ausência de infraestrutura adequada para motociclistas, como faixas exclusivas ou barreiras de segurança, contribui para a intensificação dessa percepção. Essas observações foram corroboradas pela constatação de uma densidade considerável de tráfego, com uma presença significativa de veículos de carga. A predominância desses tipos de veículos aponta para potenciais desafios adicionais relacionados à mobilidade e à segurança dos usuários nesta via específica.

Trajetos de volta

O cotidiano da colaboradora é marcado pela repetição do mesmo itinerário, utilizado regularmente tanto para sua ida ao local de trabalho quanto para o retorno, com poucas exceções de variação. Este padrão estabelecido de deslocamento sugere uma rotina consolidada e padronizada, indicando uma familiaridade significativa com o percurso habitual. No entanto, é importante destacar que, no que se refere ao trajeto de

volta, não foi possível acompanhar sistematicamente devido à incompatibilidade de horários, tanto por parte do colaborador, do qual não apresenta um horário de retorno estabelecido, quanto do pesquisador, impossibilitando assim a observação direta desse trecho específico.

O medo e a BR-316 – um trajeto moldado pela insegurança.

Justificativa e objetivos do percurso

Neste segundo itinerário, nosso foco analítico está no deslocamento de Ana, residente do bairro Parque dos Castanhais, localizado no setor norte da cidade. Este enfoque representa uma mudança em relação à análise anterior, uma vez que o trajeto agora se concentra em direção ao setor nordeste, ao contrário da análise anterior que abordou um deslocamento de saída (MAPA X). A justificativa para esta nova abordagem reside na intenção de examinar não apenas os desafios enfrentados pelos moradores ao sair do referido setor, mas também as dificuldades encontradas ao tentar acessá-lo, particularmente via moradores de outras partes da cidade.

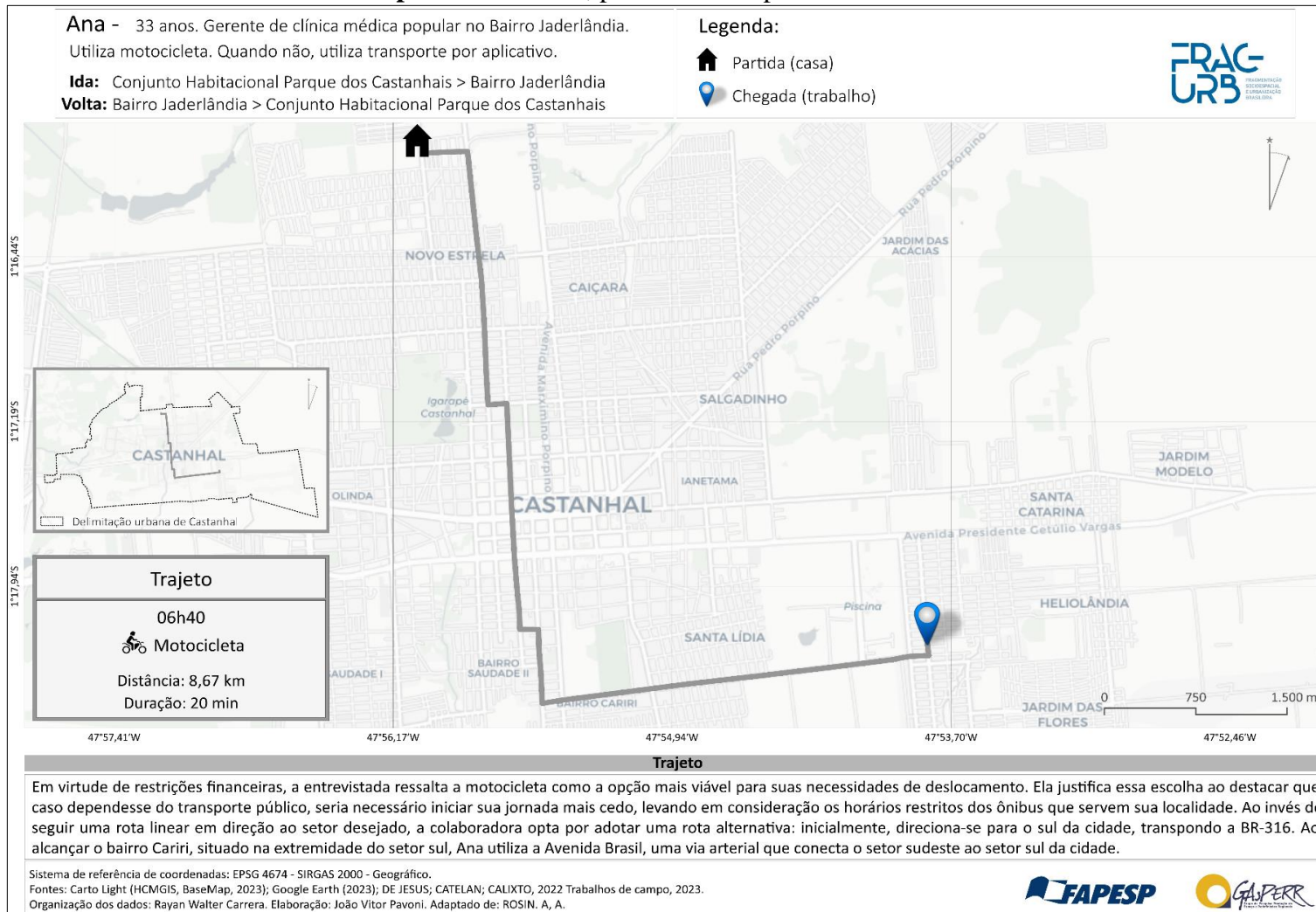
Detalhes do Início do Percurso

Após chegar à residência da colaboradora houve um curto período de espera antes do início do deslocamento, havendo o sentimento de insegurança por parte dos pesquisadores, por não conhecerem o bairro em questão e pelo seu baixo movimento de transeuntes. Ana procurou acalmá-los, assim que se deu o encontro, de possíveis perigos, alegando que nunca a ocorreu nenhum contratempo, tanto na hora de sua saída ao trabalho, quanto em seu momento de chegada, afirmando não conhecer nenhum caso análogo em questão no local. A partir desse momento o início do percurso se dá sem maiores contratempos, com a colaboradora se utilizando de uma motocicleta para locomoção.

Ao dar início ao trajeto, a colaboradora ressalta a indisponibilidade de transporte público que mantenha linha direta entre os bairros Parque dos Buritis e Jaderlândia, enfatizando que a utilização de veículo particular é a opção mais viável. Em virtude de restrições financeiras, a entrevistada ressalta a motocicleta como a opção mais viável para suas necessidades de deslocamento. Ela justifica essa escolha ao destacar que, caso dependesse do transporte público, seria necessário iniciar sua jornada mais cedo, levando

em consideração os horários restritos dos ônibus que servem sua localidade. Além disso, o itinerário desses ônibus inclui uma passagem pelo centro da cidade, para que posteriormente possa embarcar em outro para que assim se suceda em direção ao setor sudeste, onde está situado seu destino.

Mapa 18: Castanhal, percurso acompanhado CTC Ana.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2024)

Cabe ressaltar que Ana relata que não é comum, ou pelo menos desconhece, outros residentes da mesma área que realizem o mesmo percurso. Ela atribui essa singularidade à sua própria situação, decorrente da mudança de seu antigo local de trabalho que se localizava no centro da cidade, mudando-se para uma nova unidade situada no setor sudeste.

Observações do entorno

O bairro Parque dos Buritis está inserido em uma área caracterizada por um antigo loteamento. Embora a paisagem local demonstre uma infraestrutura aparente, observa-se um nível estrutural deficitário e a evidência de uma arquitetura residencial envolta a grandes muros e cercas elétricas, sugerindo a necessidade de reforço na segurança. Nesse contexto, as declarações da colaboradora, que sugerem uma percepção de segurança, passam a ser desproporcionais quando comparadas às características espaciais do local. Essa discrepância entre a sensação de segurança manifestada pela colaboradora e a realidade física do bairro oferece as primeiras impressões sobre a dinâmica local. (FOTO 6)

Foto 6: Parque dos Castanhais, Castanhal – ausência de infraestrutura ideal para mobilidade.



Fonte: elaboração própria (2024)

No entanto, apesar do contexto mencionado, essa característica não apresentou nenhum impedimento significativo à mobilidade da colaboradora. Apesar das condições precárias do ambiente local, sua partida transcorreu sem contratempos, não encontrando nenhuma barreira física que a incomodasse. Ana descreve que o início de seus dias geralmente segue essa mesma rotina, exceto aos sábados, quando precisa sair mais cedo para o trabalho. Ela prossegue mencionando que suas maiores dificuldades ocorrem durante o período do inverno amazônico, que ocorre de dezembro a maio, quando há um aumento considerável da incidência de chuvas, resultando em atrasos devido à limitada proteção contra as intempéries ao utilizar a motocicleta, bem como devido aos alagamentos locais.

Ana enfatiza que suas principais dificuldades estão relacionadas à sensação de insegurança no que se refere à travessia da BR-316, motivando-a a buscar estratégias para mitigar tais preocupações. Esta preocupação com a segurança durante o deslocamento é justificada pela natureza movimentada e potencialmente perigosa desta rodovia, como já apresentado no percurso anterior. Como resultado, Ana explora maneiras de minimizar os riscos associados à sua jornada diária, como rotas alternativas de trajeto, como será apresentado posteriormente.

Desafios e decisões: estratégias para contornar a BR-316

No contexto de sua mobilidade cotidiana, Ana implementa uma estratégia cuidadosamente elaborada visando contornar a utilização da rodovia BR-316. Originária do setor norte da cidade, ela confronta a necessidade de transpor essa via quando atravessa a área central da cidade, com o intuito de alcançar o setor sudeste. Entretanto, ao invés de seguir uma rota linear em direção leste, em direção ao setor desejado, a colaboradora opta por adotar uma rota alternativa: inicialmente, direciona-se para o sul da cidade, transpondo a BR-316. Ao alcançar o bairro Cariri, situado na extremidade do setor sul, Ana utiliza a Avenida Brasil, uma via arterial que conecta o setor sudeste ao setor sul da cidade. A mencionada avenida emerge, portanto, como uma opção alternativa, oferecendo a Ana a oportunidade de deslocar-se do Sul para o sudeste da cidade sem enfrentar o intenso tráfego característico da BR-316.

A fundamentação para a escolha desta rota é baseada na argumentação de que a Avenida Brasil exibe um menor fluxo de veículos em contraste com a BR-316, conferindo-lhe uma percepção de maior segurança durante seu deslocamento diário.

Consequentemente, o trajeto adotado pela colaboradora pode ser compreendido como uma estratégia direcionada a evitar os potenciais riscos associados à rodovia BR-316, assegurando, assim, uma jornada mais segura e tranquila entre os setores norte e sudeste de Castanhal.

A cidadina ainda revela que ao optar por esse itinerário enfrenta não apenas desafios logísticos, mas também questões relacionadas ao “perigo do roubo”. Embora a escolha de percorrer a Avenida Brasil ao invés da BR-316 lhe proporcione uma sensação de maior segurança em relação ao tráfego veicular, ela se depara com uma nova fonte de inquietação: o temor de ser vítima de assaltos, especialmente ao alcançar o setor sul da cidade.

O setor sul, embora seja parte integrante da rota alternativa da colaboradora, apresenta-se para a mesma como um lugar perigoso. No entanto, é importante ressaltar que sua avaliação dos riscos associados a cada uma das opções de rota disponíveis a faz tender a se distanciar da BR-316. Mesmo diante do medo potencial ao transitar pelo setor sul, ela expressa sua preferência por enfrentar essa insegurança em vez de se submeter ao perigo representado pelo congestionamento em torno de veículos de grande porte. Essa escolha demonstra a ponderação de Ana em relação aos diferentes fatores de risco envolvidos em seu trajeto diário, evidenciando uma decisão fundamentada em uma avaliação cuidadosa, porém não longe de riscos, das circunstâncias que precisa enfrentar.

Setor Sudeste: para Ana, “um local promissor!”

Próximo a chegada no setor sudeste, mais precisamente ao bairro Jaderlândia, quando indagada sobre o estigma que perpassa sobre o setor, Ana confronta essa ideia, destacando uma realidade distinta, ao contrário da percepção comum de perigo que rodeia os bairros do setor. A percepção da colaboradora é embasada em sua experiência direta, na qual testemunha um cenário promissor em termos de oportunidades e desenvolvimento. Um exemplo tangível desse relato é a instalação de uma unidade da clínica médica onde ela exerce suas atividades profissionais. A decisão de expandir os serviços médicos para essa área específica do setor sudeste é justificada pela identificação de uma demanda significativa por serviços de saúde na comunidade local.

A atitude positiva de Ana em relação à sua área de trabalho enfatiza a importância de uma análise contextualizada e individualizada das várias localidades dentro deste setor. Enquanto algumas áreas podem confrontar desafios e questões específicas, outras podem

oferecer oportunidades e potenciais únicos. Esta abordagem mais ampla contribuiria para uma compreensão mais precisa e equilibrada da dinâmica urbana local, bem como das percepções individuais em relação ao ambiente cotidiano.

Percurso de volta e problemáticas semelhantes

Durante o início de seu percurso de retorno para casa, Ana se depara com uma série de desafios e preocupações semelhantes aos enfrentados durante sua jornada matinal. Contudo, o retorno para sua residência não apenas reproduz os obstáculos logísticos experimentados durante a ida ao trabalho, mas também reintroduz as inquietações relacionadas à segurança pessoal. Ana se vê confrontada com a possibilidade de ser vítima de assaltos e outros delitos, especialmente devido à proximidade do horário noturno, o que intensifica a tensão durante sua trajetória de retorno.

Assim como ocorre durante sua ida ao trabalho, Ana é compelida a ponderar os diversos fatores de risco presentes em sua jornada de volta para casa. Apesar das preocupações com sua segurança pessoal, a colaboradora mantém sua preferência por enfrentar os desafios apresentados em detrimento de se submeter ao congestionamento e à potencial insegurança característica da BR-316.

Mover-se é necessário – enfrentando os problemas e criando soluções para se chegar ao trabalho

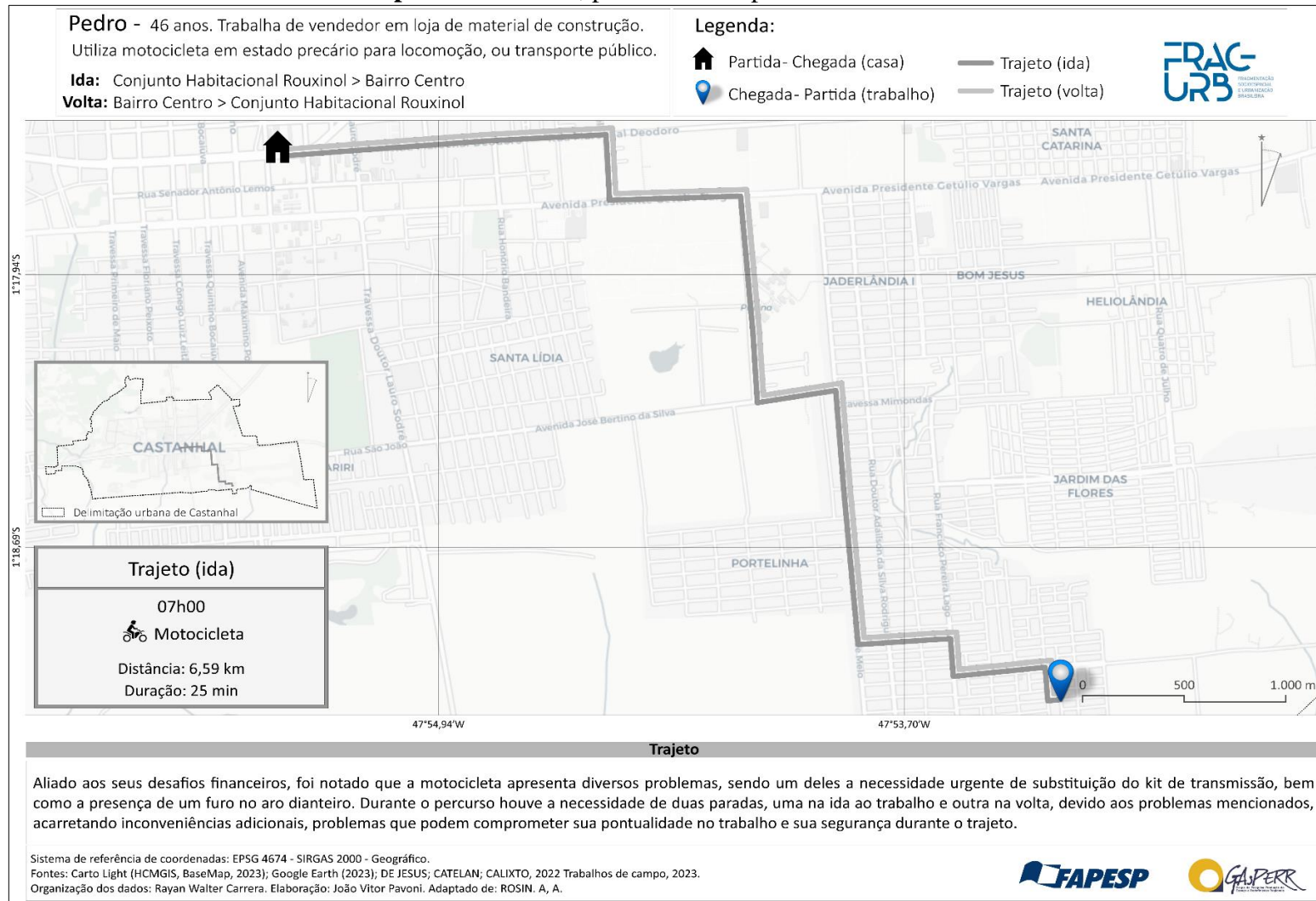
Justificativa e objetivos do percurso

No terceiro e último itinerário analisado na cidade de Castanhal, destaca-se o colaborador Pedro, também residente no bairro Rouxinol, assim como a colaboradora Amanda, localizado no setor sudeste da cidade, com destino ao centro da cidade, onde se localiza seu local de trabalho. Este percurso merece particular ênfase, uma vez que evidencia uma necessidade específica de adaptação às demandas de deslocamento impostas pelo ambiente urbano Castanhalense, o emprego da motocicleta como um transporte mais acessível e resiliente face aos desafios e obstáculos enfrentados.

Início do trajeto e noções iniciais

No contexto da análise preliminar abrangendo o entorno do bairro do colaborador em questão, destaca-se a distância considerável entre o conjunto habitacional em que reside e a área central da cidade, constituindo-se como um fator desafiador, especialmente no que concerne à necessidade de meios de locomoção alternativos (MAPA 19). Assim como evidenciado no cenário delineado no itinerário anterior, Pedro opta por utilizar uma motocicleta para sua deslocação até o local de trabalho. Contudo, é importante ressaltar que essa não foi sempre a sua escolha, havendo momentos em que se viu obrigado a recorrer a bicicleta e ônibus como alternativas de transporte.

Mapa 19: Castanhal, percurso acompanhado CTC Pedro.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Pavoni (2024)

Análise comparativa de modos de transporte: experiência de deslocamento para o trabalho

Pedro aborda as opções de transporte disponíveis para alcançar o centro urbano, destacando que a escolha da bicicleta acarretaria não apenas a considerável distância a ser percorrida, mas também o tempo estimado de deslocamento até o local de trabalho, que seria em torno de 2 horas. Esta situação já foi experimentada pelo colaborador durante os estágios iniciais de sua residência no bairro, quando as rotas de ônibus ainda não estavam plenamente estabelecidas e não havia disponibilidade de alternativas.

Quanto ao uso do transporte coletivo, é mencionado que antes de optar pela motocicleta, utilizava-se do ônibus. Destaca que o ponto de ônibus mais próximo de sua residência está localizado a aproximadamente 8 minutos de caminhada e que apenas uma condução era necessária até a área central da cidade, visto que a linha em questão segue diretamente para esta localidade.

Entretanto, ao considerar seu meio de transporte principal, Pedro ressalta que o uso de motocicleta requer apenas cerca de 20 minutos, o que representa menos da metade do tempo necessário ao utilizar ônibus como meio de deslocamento e menos de um terço se se dispusesse a caminhar até o trabalho. Esta escolha implica em um dispêndio semanal de combustível estimado entre 30 e 40 reais. Em sua situação particular, ele declara não usufruir de vale-transporte ou benefícios similares, e seu salário mensal gira em torno de 1500 reais, tornando a parcela desse montante destinada à sua locomoção uma lacuna significativa em seu orçamento mensal. Ademais, o cidadão menciona que, em dias úteis, ele também precisa buscar seus filhos na escola durante seu trajeto de volta, resultando em um desvio diário em sua rota e, conseqüentemente, em despesas adicionais.

Quando questionado acerca de seus direitos trabalhistas, declara não possuir conhecimento sobre eles, apesar de sua longa permanência, que ultrapassa os 10 anos, em seu emprego atual. Durante esse período, afirma não ter recebido nenhum aumento salarial real ou quaisquer outros benefícios. Diante desse cenário, ele expressa sua intenção de recorrer ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) com o objetivo de adquirir uma residência mais próxima ao centro da cidade. Essa decisão é motivada pela exaustão decorrente dos percursos diários enfrentados ao longo dos anos.

O colaborador justifica sua falta de busca por oportunidades de emprego alternativas devido à necessidade premente de prover cuidados imediatos a seus dois filhos, ainda em idade infantil, bem como à sua esposa, que se encontra desempregada e

assume a responsabilidade pelos cuidados das crianças na sua ausência. Ele também menciona ter enfrentado desafios de natureza psicológica decorrentes da pressão associada a essa rotina e das decisões que precisa tomar em relação à sua configuração familiar, embora opte por não entrar em detalhes sobre essas dificuldades.

Posteriormente, o residente urbano manifesta inquietação em relação à reputação do bairro Rouxinol, destacando que, em virtude de sua familiaridade com o local, não pretenderia mudar-se dali, tornando assim a distância até o centro da cidade um fator relevante nessa decisão. Embora reconheça os desafios em termos de segurança enfrentados pelo bairro, ele observa ter se adaptado a essa realidade ao longo do tempo.:

“Todos os lugares têm problemas, aqui não é diferente. Castanhal, pra [sic] onde você vai tem problemas, seja aqui [no setor sudeste] ou pra qualquer outro lugar. Eu vou me mudar pra [sic] ficar mais perto do trabalho e dos meus irmãos, mais por isso mesmo, mas gosto daqui, já são quase 20 anos né, então tenho uma vida aqui também”

O uso da motocicleta, sua situação atual e os desafios em enfrentar a BR-316

Aliado aos seus desafios financeiros, foi notado que a motocicleta apresentava diversos problemas, sendo um deles a necessidade urgente de substituição do kit de transmissão, bem como a presença de um furo no aro dianteiro. Esses problemas mecânicos comprometem não apenas a eficiência do veículo, mas também a segurança de Pedro durante seus deslocamentos diários.

Esses contratempos representam um impacto financeiro considerável ao colaborador, uma vez que ele precisa arcar com os custos de reparo e manutenção da motocicleta. Além disso, durante o percurso houve a necessidade de duas paradas, uma na ida ao trabalho e outra na volta, devido aos problemas mencionados, acarretando inconveniências adicionais, problemas que podem comprometer sua pontualidade no trabalho e sua segurança durante o trajeto. Por sorte, ambos os momentos de parada foram em vias pouco movimentadas, mas segundo a afirmação do colaborador já houve contratempos desse tipo na BR-316, levando assim a riscos mais acentuados.

Desta forma, como medida de mitigação desses perigos, Pedro opta por desviar-se da BR-316 após transcorrer um segmento específico de seu percurso, também se valendo de utilizar a Avenida Brasil como rota alternativa, assim como mencionado no percurso da colaboradora Ana. Essa decisão é fundamentada na percepção do cidadão

acerca dos perigos intrínsecos à BR-316, bem como na necessidade premente de salvaguardar sua integridade física durante o trajeto.

O impacto da mobilidade cotidiana de Pedro em seu contexto familiar: limitações no lazer

A restrição das atividades de lazer enfrentada pela família de Pedro é uma consequência direta das limitações impostas pelo contexto socioeconômico em que estão inseridos. A impossibilidade de utilizar a motocicleta para passeios em família devido à sua capacidade inadequada de transporte de passageiros e seu estado de precariedade representa um obstáculo significativo para a participação em atividades recreativas fora do ambiente residencial.

A capacidade limitada de transporte da motocicleta restringe os membros da família a explorarem apenas as opções de lazer disponíveis em seu bairro local, impedindo-os de desfrutar de experiências mais diversificadas. Esta limitação do lazer não apenas compromete o bem-estar emocional e social da família, mas também contribui para a perpetuação de desigualdades socioeconômicas ao restringir o acesso a oportunidades de enriquecimento cultural e social.

Percurso de volta: Impactos na mobilidade e qualidade de vida

O percurso de volta apresenta uma série de características desafiadoras semelhantes a apresentada em seu percurso de ida, que em soma tornam a mobilidade cotidiana de Pedro uma empreitada complexa. A necessidade de enfrentar a precariedade da motocicleta, a periculosidade da rodovia BR-316 e as restrições de lazer impostas pelas limitações de transporte afeta diretamente a rotina de Pedro e de sua família em sua totalidade, assim como sua esfera de lazer, que frente as restrições de acessibilidade impõem uma rotina monótona e restritiva à sua família. Em suma, o percurso diário de Pedro representa um desafio, com uma série de obstáculos e limitações que afetam não apenas sua mobilidade, mas também sua qualidade de vida e bem-estar emocional.

Consideração analítica dos percursos acompanhados na cidade de Castanhal: a mudança de paradigmas como horizonte possível

A análise dos deslocamentos em perspectiva, em Castanhal, reafirma a configuração que se alinha às características da monocentralidade, já reverberadas em capítulos pretéritos. Por conseguinte, essa configuração exerce um impacto substancial no sistema de mobilidade local, influenciando os padrões de deslocamento e acessibilidade, como observados nas práticas cotidianas de Ana, Amanda e Pedro. Embora tenham sido destacados a importância dos núcleos secundários emergentes, as práticas analisadas no setor sudeste sugerem que essa dinâmica mais recente ainda não conseguiu reduzir de forma significativa a influência das demandas, do consumo e das preferências para além do centro urbano de Castanhal.

Apesar da ascensão do setor sudeste, notadamente representado pelo núcleo Jaderlândia, como um polo secundário relevante, as tendências de mobilidade por meio das práticas cotidianas e a estrutura do sistema de transporte ainda não indicam uma centralidade competitiva em relação ao núcleo central. O que se constata é que a dinâmica centrípeta em torno da área central, bem como a concentração das atividades econômicas dentro de sua esfera de influência, promove a criação de mecanismos que mitigam as barreiras de acesso para um público específico – os trabalhadores assalariados que dependem de transporte público ou privado. Isso possibilita que essa parcela da população mantenha o centro da cidade como seu principal destino para atividades de consumo e trabalho.

Contudo, essa tendência dificulta as opções de deslocamento e integração entre as bordas da cidade. Dessa forma, a inflexibilidade do sistema de transporte público para promover a interconexão entre as áreas periféricas acentuam a dependência do uso de veículos particulares, como a motocicleta, para suprir as necessidades de mobilidade que almejam maiores dimensões de acessibilidade.

Correlato a esse contexto, percebe-se que a dependência do centro urbano persiste em níveis elevados, abrandando barreiras de locomoção em meio a uma configuração urbana que favorece o acesso à área central para uma parcela específica dos cidadãos. Dessa forma, não se evidencia um processo característico de fragmentação socioespacial à primeira vista; no entanto, é possível afirmar que há, ainda que de forma gradual, uma intensificação do processo de segregação socioespacial.

Embora seja evidente a presença desse processo decorrente da disparidade na distribuição de recursos e oportunidades, é por meio da consolidação dessa lógica centro-periférica que há possibilidade de uma certa fluidez nas interações e acessos. Esta resultante se transmuta por evitar a consolidação de uma compartimentalização baseada

em uma lógica fragmentária acentuada, atenuando a transição para um processo de reestruturação da cidade mais transparente.

Portanto, a predominância da lógica centro-periférica em Castanhal direciona a maior parte das atividades socioeconômicas para o núcleo central da cidade, mantendo-o como o principal polo de atração e concentração de recursos e oportunidades. No entanto, não podemos descartar a emergência de polos secundários, como o do próprio bairro Jaderlândia, sugerindo uma tendência de descentralização vigente, ainda que de forma embrionária. Esse processo de reestruturação não possui garantias absolutas de mudanças de lógicas futuras. No entanto, a observação das dinâmicas emergentes na cidade oferece indícios substanciais de impactos recentes.

Um exemplo elucidativo é o relato do percurso da moradora Ana, cuja trajetória de deslocamento do setor norte para o Jaderlândia, apesar de não incluir o centro da cidade como destino, demanda a passagem por essa área. Tal deslocamento é motivado pela mudança do local de trabalho de Ana, que anteriormente estava situado no centro da cidade, mas foi realocado para o Jaderlândia devido à abertura de uma nova clínica de saúde nessa localidade. Esse cenário reverbera não apenas a identificação de uma demanda específica enquadrada no contexto do setor sudeste, mas também a atração e consequente migração de atividades econômicas para esse novo polo urbano. Essa recente lógica espacial sugere um potencial alteração na distribuição de atividades e caminha em concordância com as análises desenvolvidas nos capítulos anteriores.

Essa configuração reflete a complexidade das relações e a interdependência entre os núcleos periféricos e o centro da cidade, resultando em uma estrutura e uma dinâmica caracterizadas pela coexistência de duas forças que se opõem na disputa pela supremacia da lógica socioespacial urbana: de um lado, a persistente consolidação da lógica centro-periférica; e, de outro, ainda que de forma incipiente, forças com características fragmentárias.

Dentro do contexto urbano de Castanhal, a conjectura acerca de um incipiente processo de fragmentação socioespacial emerge como uma hipótese plausível, contudo, sua validade está sujeita a uma investigação mais aprofundada e a análises empíricas substanciais. Nesse sentido, conjecturamos que no âmbito urbano de Castanhal duas forças agem de maneira distinta, porém coexistentes, no mesmo ambiente urbano, delineando uma complexa teia de interações e influências. A cidade de Castanhal, portanto, testemunha a intensificação de uma lógica preexistente que permeia seu tecido urbano há um período considerável, a lógica centro-periférica. No entanto, também é

perceptível uma contenda entre a manutenção dessa lógica estabelecida e o surgimento de uma tendência fragmentária que busca consolidar-se em ritmos graduais.

3.4.3 Percursos Acompanhados casa-trabalho-casa na cidade de Marabá

As contradições na busca por estratégias possíveis – do desejo ideal a realidade indesejada.

Justificativa e objetivos do percurso

Nesta análise inicial, abordaremos a deslocação de Diones, morador do Residencial Vale do Tocantins (PMCMV), do Núcleo São Félix, situado na porção setentrional da cidade de Marabá, em direção ao Núcleo Nova Marabá, onde se encontra a empresa na qual ele exerce suas atividades laborais. A escolha deste trajeto se revela pertinente, haja vista que, para além de oferecer relevantes *insights* acerca da rotina do referido setor, notadamente no período matutino, momento em que uma considerável parcela dos trabalhadores e estudantes residentes na área inicia sua jornada diária, proporciona uma visão pormenorizada das estratégias adotadas pela população para viabilizar a locomoção do Núcleo em direção aos demais pontos da cidade.

Dificuldades na localização e encontro no ponto de ônibus

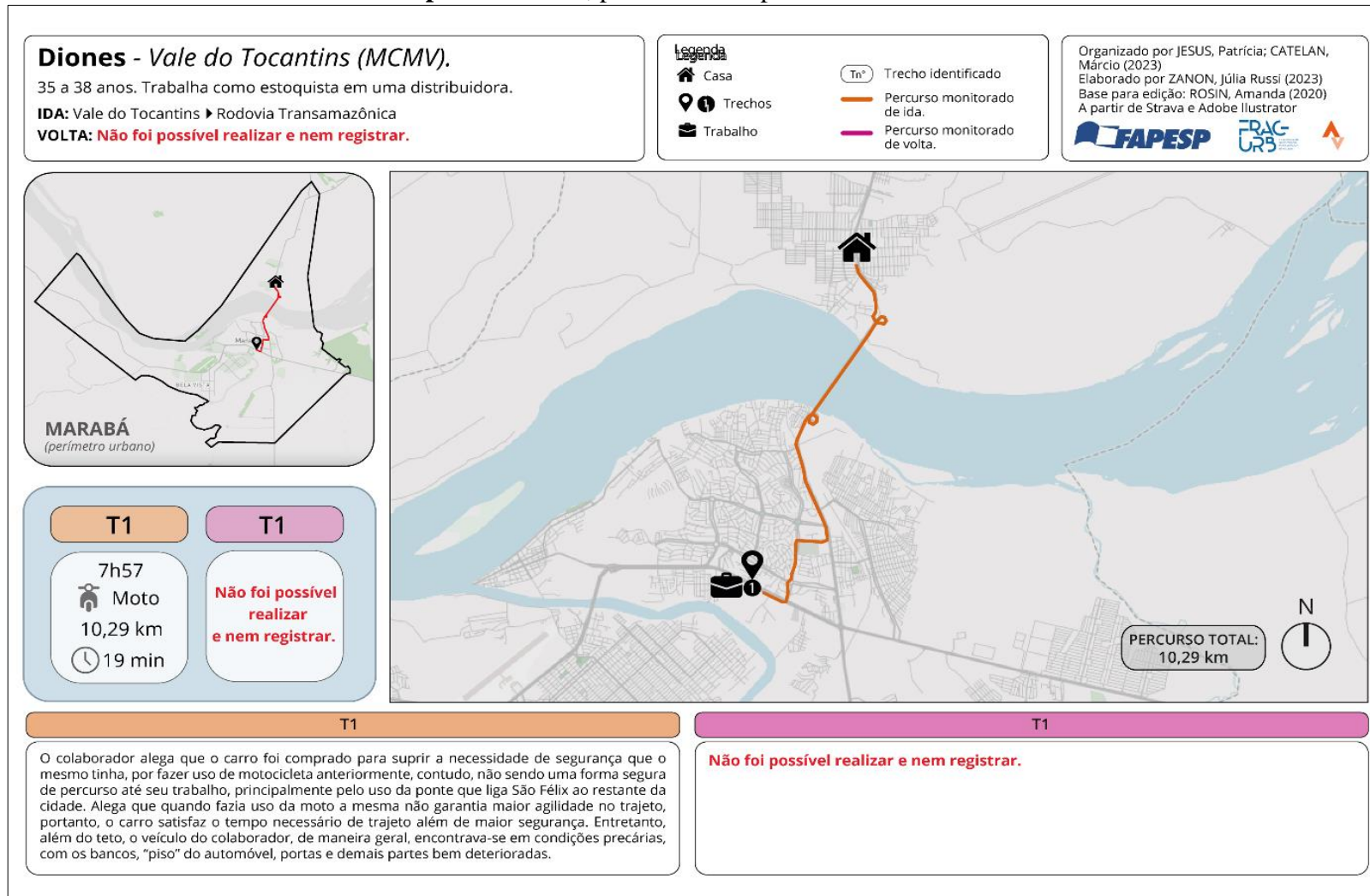
Após a efetuação do contato com o colaborador, houve a manifestação de dificuldades específicas por parte do mesmo ao tentar identificar com precisão a localização de sua residência utilizando sistemas de navegação, destacando a complexidade associada à sua localização por meio de GPS. Este obstáculo foi atribuído à ausência de representação precisa do Residencial Tocantins (PMCMV) em plataformas digitais de geolocalização e a recusa em identificar o endereço correto aos pesquisadores. Em virtude dessa limitação e da falta de disponibilidade do endereço exato, os pesquisadores decidiram aguardar no ponto de ônibus mais próximo da residência do colaborador, localizado na BR-222, ainda no núcleo São Félix, para inicialmente abordá-lo. Houve o contato às 7h54min, horário de início do trajeto.

Observações preliminares e dinâmica do entorno

O período de espera proporcionou aos pesquisadores a oportunidade de realizar observações minuciosas no entorno do local designado para o encontro. Neste intervalo,

foi observado um volume significativo de pessoas, predominantemente compostas por estudantes e trabalhadores provenientes do núcleo São Félix em direção aos demais núcleos da cidade. (FOTO 7).

Mapa 20. Marabá, percurso acompanhado CTC Diones.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Zanon (2023)

Foto 7: Marabá: parada de ônibus no núcleo São Félix.



Fonte: elaboração própria (2023)

. Evidencia-se uma intensa presença de profissionais envolvidos não apenas no transporte coletivo, como também nos privados, a exemplo dos taxistas (FIGURA 8), mototaxistas e o destaque a forte presença de veículos associados às recentes plataformas digitais de empresas de transporte por aplicativo.

Foto 8: Marabá: táxi lotação no núcleo São Félix.



Fonte: elaboração própria (2023)

Referente a este último, é pertinente salientar que, no âmbito intraurbano de Marabá, a presença das plataformas não se restringe apenas às grandes corporações, tais como Uber e 99. Segundo Sousa *et al* (2023), até julho de 2023, a cidade abrigava 13 aplicativos e/ou plataformas digitais em operação. Entre esses, apenas quatro detinham registros regulares junto ao DMTU, sendo três voltados para o transporte por carros

(Losamo, Somos 12, Alfcarr) e um direcionado ao transporte por motocicletas (Mototáxi Marabá). Pertinente a consolidação dessas estratégias de locomoção ao cenário urbano da cidade, os autores supracitados corroboram que

[...] cabe destacar a espacialidade complexa das empresas detentoras das plataformas e aplicativos que operam no espaço urbano de Marabá, pois os serviços foram iniciados pelas empresas globais, Uber e 99, mas, no período atual, são ofertados por empresas locais e de outros estados brasileiros. (p. 12)

Essa perspectiva é reforçada pelas observações coletadas durante a pesquisa de campo, com destaque para os relatos fornecidos por um colaborador mototaxista que trabalha nas imediações do local onde ocorreu o encontro com o colaborador do percurso. Segundo o mototaxista, há significativa relevância do aplicativo Losamo²⁹ e seu impacto no setor, especialmente por sua distinção como um aplicativo local, o que o coloca como um competidor direto dos aplicativos pertencentes a grandes corporações globais, se apresentando de forma mais adaptável as particularidades socioeconômicas que permeia a realidade urbana de Marabá:

Entrevistador: A população usa muito ônibus?

Mototaxista: Usa. E eu ouvi dizer que só tem 15 ônibus. Aí a gente tem muito táxi lotação, tem uns aplicativos agora que a gente usa, Losamo. Ele é daqui no Núcleo São Félix. É um aplicativo aqui de São Félix, então a gente tem mais acesso. [...] esse Losamo, é bem utilizado, eu mesmo utilizo bastante.

Entrevistador: Você acha que utilizam mais esse [Losamo] ou o Uber?

Mototaxista: O local mesmo, porque o Uber é mais caro, quando vem de lá [Nova Marabá e Cidade Nova], né?! Se você chamar um e ele tiver aqui “beleza”, mas é muito caro. Então o Losamo é \$6 pro Centro [Marabá Pioneira], lá pra Cidade Nova deve ser uns \$8. E tem outro transporte aqui que é os motoboys, que é também um transporte rápido. Eu utilizo muito ele também.

O início do percurso e as condições do veículo

No momento do início do trajeto, foi observado que o colaborador estava acompanhado de um amigo de trabalho, ambos apresentando um comportamento alegre.

²⁹ Losamo é um aplicativo exclusivo da cidade de Marabá, no qual os usuários podem solicitar viagens em tempo real, comparável em funcionalidade aos serviços oferecidos por plataformas como Uber e 99. Funciona como uma plataforma móvel que permite aos usuários reservarem serviços de táxi, ônibus ou veículos particulares a preços pré-determinados, de acordo com a localização do usuário.

A escolha do veículo para realizar o percurso foi um carro, no qual houve um pedido cortês para que um dos pesquisadores se acomodasse no banco da frente. Todavia, durante a gravação do trajeto, foi notado que a condição do veículo prejudicava a qualidade da captação de áudio, possivelmente devido às condições precárias do automóvel.

Uma das questões evidenciadas foi a precariedade do veículo em questão, notadamente caracterizada pela presença de uma parte improvisada no teto, coberta por uma lona como forma de proteção contra a chuva. A utilização dessa lona gerou ruídos consideráveis ao longo do trajeto, impactando a qualidade da experiência do percurso. O colaborador justificou o uso da lona alegando a falta de oportunidade para substituir o teto por um novo. Contudo, não foram fornecidos detalhes sobre a razão dessa impossibilidade, levantando questões sobre possíveis restrições financeiras ou outras circunstâncias limitadoras.

Preferência por segurança e desafios enfrentados

O colaborador relata que adquiriu o veículo como substituto da motocicleta, visando uma opção mais segura para seu percurso diário, especialmente devido à periculosidade da ponte que conecta São Félix ao restante da cidade. (FOTO 9)

Foto 9: Travessia da ponte rodoferroviária, sentindo núcleo São Félix à Nova Marabá.



Fonte: elaboração própria (2023)

A insegurança frente a este ponto do trajeto, particularmente na área da ponte, é justificada pela ocorrência frequente de acidentes, afetando o fluxo de tráfego e gerando barreiras adicionais. Correlato a insegurança, o veículo do colaborador apresenta

condições precárias além das já citadas, incluindo bancos, piso, portas e outras partes bastante deterioradas, indicando que a troca de veículos não se deu necessariamente por uma melhoria nas condições econômicas, mas sim pela busca de uma opção mais segura e acessível viável para o deslocamento diário.

Riscos durante a travessia da ponte

Durante o trajeto pela ponte em direção à Nova Marabá, foi observado que o teto improvisado apresentava vazamentos, gerando inconvenientes para o motorista e o passageiro. Essa situação obrigou uma parada no percurso para remover o teto improvisado, resultando em atrasos no tempo de trajeto. O colaborador ressalta que, apesar dos contratempos, o carro satisfaz o tempo necessário, oferecendo maior segurança em comparação com a motocicleta utilizada anteriormente. Mesmo diante das condições precárias do veículo, não são mencionados sentimentos de insatisfação ou tristeza.

O colaborador alegou ser a primeira vez que tal situação ocorreu, embora já estivesse com o veículo há algumas semanas, sem previsão para a incorporação de um novo teto. Apesar desses contratempos, a chegada ao local de trabalho ocorreu de forma tranquila segundo a perspectiva do colaborador e seu companheiro de viagem. Contudo, segundo a experiência do pesquisador, houve um sentimento de insegurança durante o trajeto. A necessidade de interrupção do percurso devido ao problema com o teto improvisado destacou a fragilidade da situação e a preocupação com a segurança dos passageiros.

Trajeta de volta

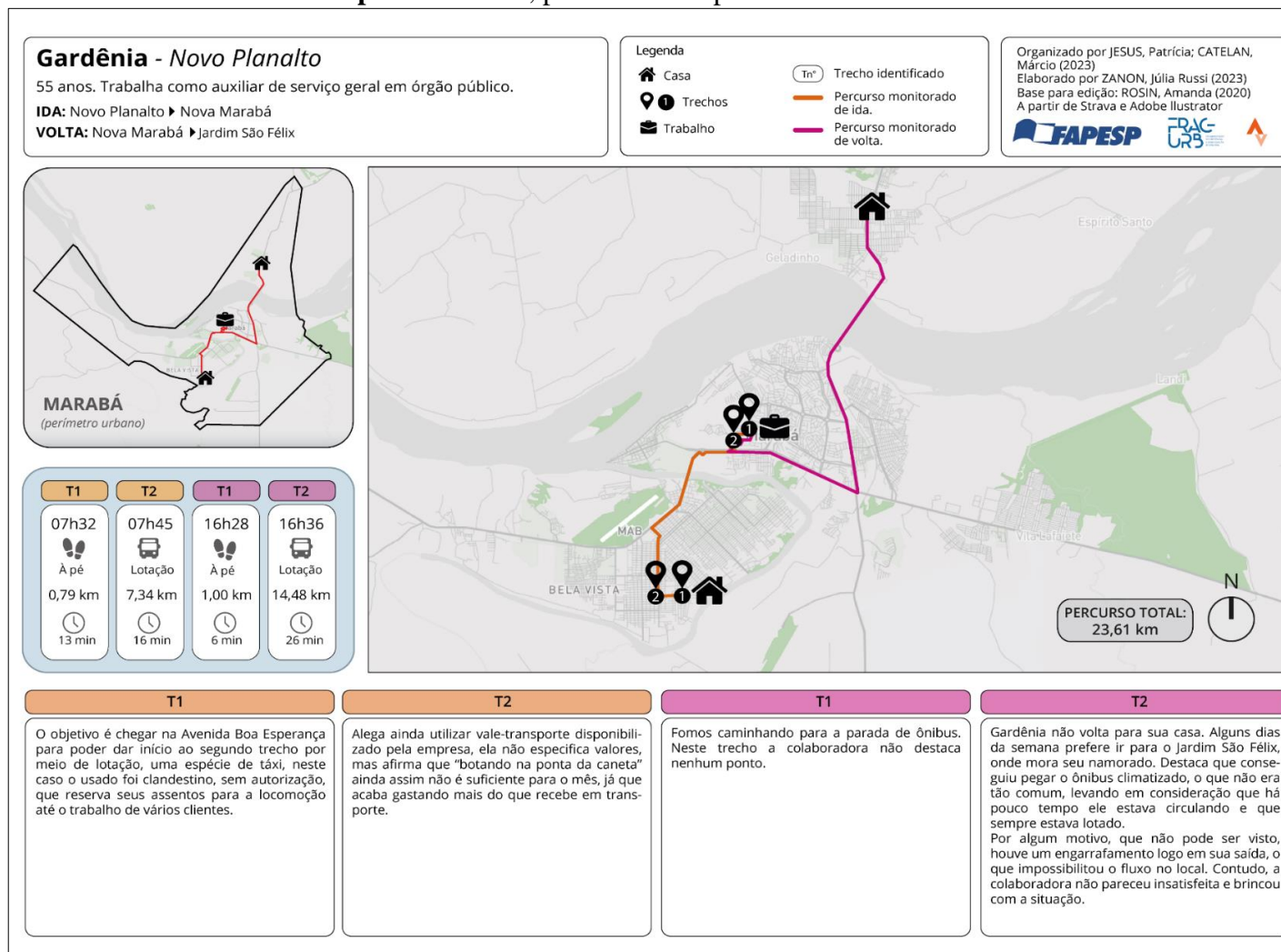
O cotidiano do colaborador é marcado pela repetição do mesmo itinerário, utilizado regularmente tanto para sua ida ao local de trabalho quanto para o retorno, com poucas exceções de variação. Este padrão estabelecido de deslocamento sugere uma rotina consolidada e padronizada, indicando uma familiaridade significativa com o percurso habitual. No entanto, é importante destacar que, no que se refere ao trajeto de volta, não foi possível acompanhar sistematicamente devido à incompatibilidade de horários, tanto por parte do colaborador, do qual não apresenta um horário de retorno estabelecido, quanto do pesquisador, impossibilitando assim a observação direta desse trecho específico.

As diferentes estratégias de modais e a dependência dos transportes coletivos – a tentativa de “atravessar” a cidade sem perder tempo.

Justificativa e objetivos do percurso

Neste segundo itinerário, focalizamos o deslocamento da cidadina Gardênia, residente no bairro Novo Planalto, localizado no Núcleo Cidade Nova. Nota-se, inicialmente, uma mudança de ênfase em relação à análise anterior, pois o percurso agora se direciona para o interior do Núcleo São Félix, diferentemente do enfoque anterior que abordava deslocamentos para fora deste núcleo. A fundamentação para tal abordagem se encontra na perspectiva de investigar não somente os obstáculos enfrentados pelos residentes ao ingressar no setor em análise, mas também as dificuldades que se manifestam quando se busca acessá-lo.

Mapa 21: Marabá, percurso acompanhado CTC Gardênia.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Zanon (2023)

Detalhes do Início do Percurso

Após chegar à residência da colaboradora, situada no bairro Novo Planalto, no núcleo Cidade Nova, houve um curto período de espera antes do início do deslocamento. O atraso se deu devido à prolongada despedida de Gardênia à sua mãe. Esse momento revela uma dualidade de sentimentos, pois, embora houvesse a preocupação em não atrasar, havia também o cuidado em não apressar excessivamente em sua despedida. Contudo, isso se justifica pela necessidade de evitar a perda dos meios de transporte disponíveis durante o trajeto, o que poderia acarretar numa maior duração do percurso até o trabalho. Após a despedida, o deslocamento teve início, com a colaboradora demonstrando entusiasmo em ter a companhia dos pesquisadores durante a sua ida ao trabalho.

Da casa à parada da lotação e observações do entorno

O bairro Novo Planalto está situado em uma área designada para a "recuperação e qualificação do Núcleo Cidade Nova" desde o ano de 2006, conforme delineado na revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Marabá (2006). No entanto, a paisagem local expressa é marcada por uma significativa ausência de infraestrutura, notadamente evidenciada pela falta de pavimentação nas vias. Essa lacuna traz as primeiras noções sobre os obstáculos à mobilidade de pedestres e ciclistas ao longo deste trajeto. (FOTO 10)

Foto 10: Marabá: paisagem do bairro Novo Planalto.



Fonte: elaboração própria (2023)

Essa disposição tem um impacto considerável no tempo necessário para atravessar esse primeiro momento do percurso, uma vez que, inicialmente, a colaboradora precisa se locomover a pé, resultando em um tempo de deslocamento praticamente igual ao empregado no segundo trecho, que foi percorrido utilizando “táxi-lotação”, apesar de mais distante. A caminhada extensa nessa fase inicial foi essencial devido à falta de opções de transporte público que conduzissem diretamente até a rua onde a colaboradora reside.

Desafios e decisões no segundo trecho: a ida de táxi-lotação ao trabalho

O segundo trecho do percurso teve seu início na Avenida Boa Esperança, alguns minutos após a chegada da colaboradora ao ponto de espera do táxi-lotação (FOTO 11). Segundo seu relato, essa estratégia de transporte é comumente adotada na cidade. No entanto, nem todos os taxistas possuem autorização para oferecer esse serviço, incluindo o veículo de lotação que ela estava prestes a utilizar naquele momento, segundo sua própria afirmação.

Foto 11: Marabá: táxi-lotação no bairro Novo Planalto.



Fonte: elaboração própria (2023)

A colaboradora explicou que optar pela lotação não é sua preferência principal, mas a demora frequente nos ônibus a leva a recorrer a essa alternativa quando possível. No entanto, essa prática não é adotada diariamente devido aos custos dos trajetos, os quais

oscilam entre cinco e dez reais. A condição financeira, portanto, influencia significativamente na escolha dos meios de transporte, já que, segundo o relato de Gardênia, o vale-transporte oferecido pela empresa onde trabalha, embora ela não tenha detalhado os valores, não cobre completamente os gastos totais com transporte ao longo do mês. Isso acaba gerando um certo desequilíbrio financeiro nesse aspecto.

Durante o percurso realizado sob o uso do táxi-lotação, todos os assentos do veículo estavam ocupados e não foram identificados problemas relevantes ao longo da viagem. A familiaridade da colaboradora com o motorista e os demais passageiros sugere que esse tipo de transporte é uma prática comum, embora não seja o mais frequente. Ao chegar ao local de trabalho, localizado no Núcleo Nova Marabá, o veículo parou diretamente em frente ao destino da colaboradora, e não foram observadas dificuldades notáveis em sua chegada, enfatizando a conveniência desse meio de transporte para o deslocamento diário.

Detalhes do primeiro trecho de volta

O primeiro segmento do trajeto de retorno é o mais breve de todo o percurso, totalizando apenas seis minutos, indo em direção à parada de ônibus mais próxima. Neste ponto, a colaboradora não identificou ou ressaltou nenhum aspecto particularmente relevante, o que sugere a possível ausência de eventos ou características notáveis nesse ponto específico.

Detalhes do segundo trecho de volta

Gardênia escolhe utilizar o ônibus com destino ao Núcleo São Félix, onde seu namorado reside. Conforme sua declaração, esse trajeto é realizado várias vezes ao longo da semana. A partir desse ponto, tem início o segmento mais longo e desafiador deste itinerário, com cerca de uma hora de duração, cobrindo os desafios enfrentados no percurso entre o Núcleo Nova Marabá e o Núcleo São Félix.

Durante a chegada à parada de ônibus, foi notada uma aglomeração considerável de pessoas, o que dificultou o embarque no veículo. O ônibus parou muito adiante do ponto de ônibus designado, o que gerou dificuldades tanto para a colaboradora quanto para os pesquisadores alcançarem o veículo, correndo o risco de perdê-lo. Apesar dessa

situação, Gardênia conseguiu garantir um assento e permaneceu sentada durante todo o trajeto.

Durante essa fase do deslocamento, Gardênia ressalta a singularidade de ter a oportunidade de embarcar em um ônibus climatizado, uma condição não tão frequente anteriormente, considerando o breve período de implementação desse tipo de ônibus refrigerado na cidade. Contudo, a jornada não transcorreu sem incidentes. Logo após o início da viagem, houve um engarrafamento imprevisto que interrompeu o fluxo na via. Houve um grande descontentamento entre os passageiros a bordo do ônibus devido a essa situação. Embora não houvesse clareza sobre a causa do congestionamento, alguns passageiros alegaram a ocorrência de um pequeno acidente envolvendo uma moto e um carro, mas não houve confirmação oficial dessa informação.

Apesar do contratempo, Gardênia não demonstrou insatisfação, mantendo uma atitude descontraída e até brincalhona diante da situação. O congestionamento persistiu por aproximadamente 15 a 20 minutos, algo atípico segundo a colaboradora.

Ao chegar ao Núcleo São Félix, Gardênia não seguiu até a casa do namorado de ônibus, pois ele foi buscá-la na BR-222.

Foto 12: Superlotação em ônibus, sentindo bairro Novo Planalto ao núcleo São Félix.



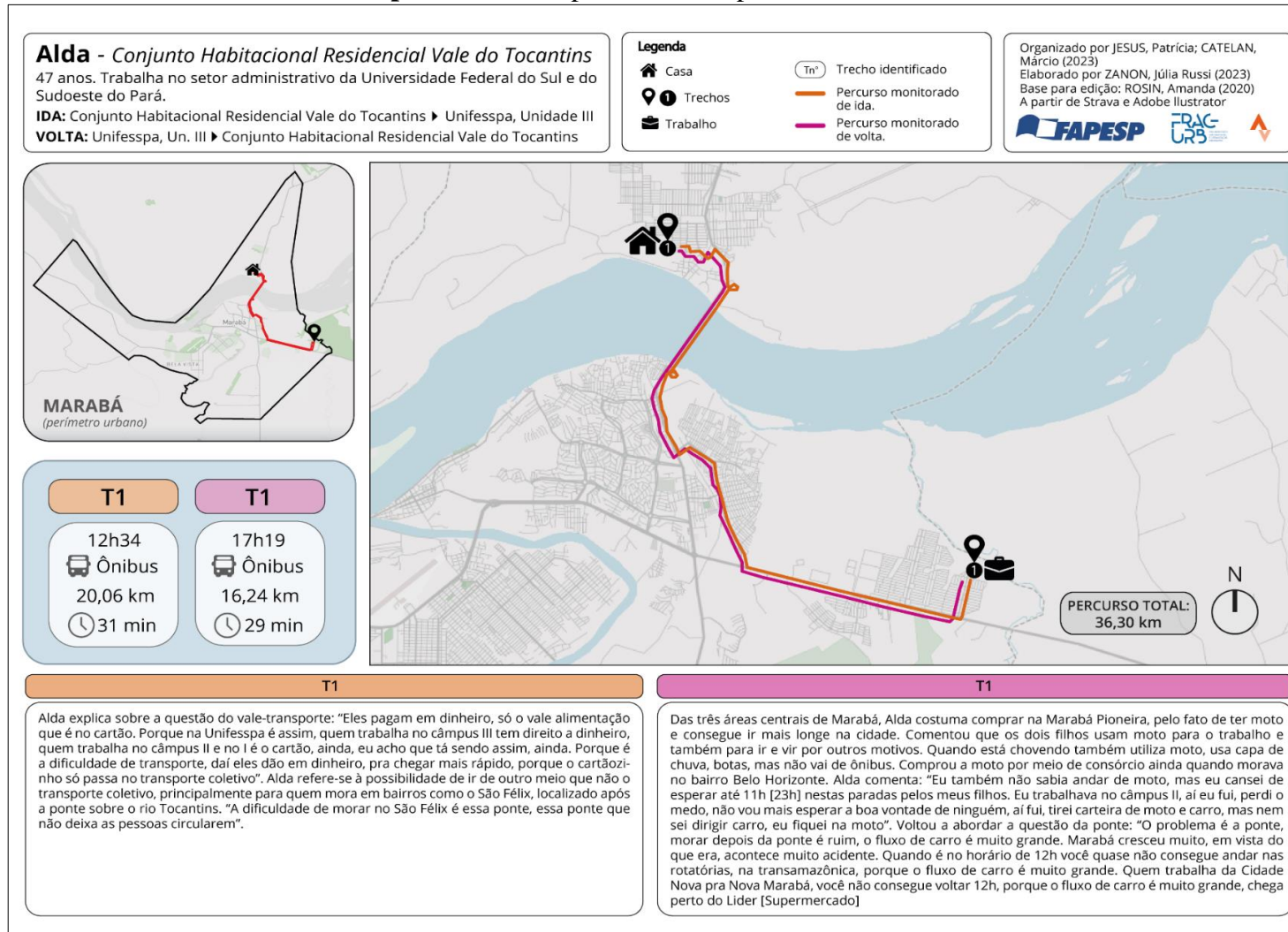
Fonte: elaboração própria (2023)

A motocicleta enquanto expressão de adaptação – se adequar ao concebido para sobreviver em meio aos fragmentos.

Justificativa e objetivos do percurso

No terceiro e último itinerário analisado na cidade de Marabá, destaca-se a colaboradora Alda, residente no Residencial Vale do Tocantins (PMCMV), localizado no núcleo São Félix, com destino à Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA), Unidade III, assim como em seu retorno à sua residência. Este percurso merece particular ênfase, uma vez que evidencia uma necessidade específica de adaptação às demandas de deslocamento impostas pelo ambiente urbano marabaense.

Mapa 22: Marabá, percurso acompanhado CTC Alda.



Fonte: organizado pelo autor; elaborado por Zanon (2023)

Nesse contexto, merece destaque particular o emprego da motocicleta como uma modalidade de transporte amplamente acessível e resiliente face aos desafios e obstáculos encontrados. No entanto, é imperativo ressaltar que essa modalidade de locomoção se caracteriza como um meio de transporte intrinsecamente perigoso no âmbito da mobilidade urbana em que se insere, manifestando-se, dessa forma, como uma espécie de, permita-me a analogia, "via de mão dupla".

Análise comparativa de modos de transporte: experiência de deslocamento para o trabalho

Alda discorre sobre as alternativas de transporte disponíveis para chegar à Unifesspa, evidenciando que se optasse pelo ônibus, como fazia anterior ao uso da motocicleta, seriam necessárias duas conduções para atingirem o Câmpus: “A gente vinha a pé até aqui na BR, onde tem uma parada [tomava um ônibus], a gente pegava descia no KM 6, e lá esperava um coletivo que vai direto para a Unifesspa”. Contudo, destacando agora seu meio de locomoção primário, revela que o uso da moto demanda aproximadamente 30 minutos de viagem, metade do tempo reativo ao uso dos ônibus, implicando num gasto semanal de combustível entre 40 e 50 reais, rateado com Silvana, sua companheira de trabalho e parceira de percurso, levando a gastos mensais com transporte mais acessíveis.

O uso do vale transporte agora passa a subsidiar os gastos com gasolina, estratégia possível pelo particular uso do sistema de vale transporte na Unifesspa, que oferece diferentes modalidades de pagamento, reverberando assim a complexidade das barreiras de transportes que permeiam a realidade urbana de Marabá, para que assim haja maior facilidade de acesso de seus funcionários a instituição:

“Eles pagam em dinheiro, só o vale alimentação que é no cartão. Porque na Unifesspa é assim, quem trabalha no câmpus III tem direito a dinheiro, quem trabalha no câmpus II e no I é o cartão, ainda, eu acho que tá sendo assim, ainda. Porque é a dificuldade de transporte, daí eles dão em dinheiro, pra [sic] chegar mais rápido, porque o cartãozinho só passa no transporte coletivo”

Em paralelo a este cenário, a colaboradora destaca que a ausência de um sistema rígido de marcação de ponto e a compreensão por parte dos empregadores sobre os atrasos decorrentes das dificuldades de transporte sinalizam a sensibilidade para as questões de deslocamento dos funcionários que residem longe, como é o caso de Alda, revelando,

portanto, se tratar de uma certa “normalidade” que permeia a dinâmica urbana de quem reside no Setor Norte da cidade:

“Não, aí ele releva, porque ele sabe que a gente mora longe, não desconta nada [do salário], agora, como a gente anda de moto, a gente consegue passar pela lateralzinha [sic] [acostamento da ponte], agora de carro não dá. A dificuldade de morar no São Félix é essa ponte, essa ponte que não deixa as pessoas circularem”.

O uso da motocicleta e os desafios em atravessar a ponte

Ela destaca ainda a praticidade da motocicleta ao utilizar o acostamento da ponte para driblar os congestionamentos, ressaltando as limitações do carro nesse contexto. Ela, mesmo consciente dos riscos, demonstra confiança na motocicleta, ressaltando os momentos de tensão em meio ao tráfego, especialmente durante a travessia da ponte, onde as altas velocidades e a intensidade do fluxo tornam o percurso perigosos: “A gente já passou muito sufoco, tem momento que é só esperar o carro vir [refere-se à possibilidade de acidente]”.

Mobilidade familiar e as escolhas de transporte: o caso de Alda e seus filhos em marabá

Alda discorre sobre a mobilidade de seus filhos, ambos adeptos ao uso da motocicleta não apenas para atividades laborais, mas também para deslocamentos rotineiros. Enquanto um reside com ela no bairro São Félix, o outro vive na folha 8, na Nova Marabá. Alda aborda diversas estratégias para lidar com o tráfego, mencionando sua adaptação ao fluxo ao seguir carros, usar corredores entre veículos para agilizar o trajeto e até mesmo enfrentar condições climáticas adversas, como chuvas, munida de equipamentos apropriados para a condução da motocicleta.

Ao compartilhar sua própria experiência, Alda revela sua jornada de aprendizado para conduzir moto. Motivada pela dificuldade de depender dos horários de seus filhos, optou por adquirir habilidades de pilotagem, obtendo carteiras para moto e carro, embora não se sinta confortável dirigindo automóveis, mantendo sua preferência pela moto:

“Eu também não sabia andar de moto, mas eu cansei de esperar até 11h [23h] nestas paradas pelos meus filhos. Eu trabalhava no câmpus II, aí eu fui, perdi o medo, não vou mais esperar a boa vontade de ninguém,

“aí fui, tirei carteira de moto e carro, mas nem sei dirigir carro, eu fiquei na moto”.

Percurso de volta: Impactos na mobilidade e qualidade de vida

A rotina de Alda inclui retornar para casa em horários variados, dependendo do fluxo de trânsito, destacando assim a relevância do tráfego na vida dos moradores, influenciando diretamente os horários de deslocamento e a dinâmica diária.

Alda compartilha sua rotina de retorno para casa, mencionando sua preferência por utilizar o mesmo trajeto que faz para ir ao trabalho. Ela ressaltava a raridade de optar por outro caminho, mencionando a exceção quando precisa passar pelo supermercado Colinas. Sua escolha por esse desvio é motivada pelo hábito de realizar compras em pequenas quantidades, o que viabiliza o deslocamento de moto.

Alda expressa sua preferência por realizar compras na área central de Marabá pioneira em detrimento de outras áreas. Esse padrão de escolha está intrinsecamente associado ao fato de Alda possuir uma moto, o que lhe confere maior alcance na cidade, como comentou.

Impactos do crescimento urbano na mobilidade: perspectivas de Alda sobre marabá

Alda relata suas percepções sobre as mudanças no bairro em que reside, destacando o crescimento urbano e suas consequências na mobilidade local. Compartilha conosco a percepção de que muitas pessoas venderam suas casas devido à distância e acredita que a maioria dos atuais moradores não faz parte dos primeiros residentes do bairro.

Alda expressa sua própria disposição de mudar devido às dificuldades enfrentadas após a ponte, mencionando os desafios relacionados ao intenso tráfego de veículos na região. Ela destaca a transformação significativa ocorrida em Marabá ao longo do tempo, evidenciada pelo aumento do fluxo de carros, ocasionando congestionamentos frequentes nas rotatórias, especialmente durante o horário de pico. Especificamente, ela aponta a dificuldade para quem trabalha do bairro Cidade Nova para a Nova Marabá, enfatizando a congestionada proximidade do supermercado Lider:

“O problema é a ponte, morar depois da ponte é ruim, o fluxo de carro é muito grande. Marabá cresceu muito, em vista do que era, acontece muito acidente. Quando é no horário de 12h você quase não consegue

andar nas rotatórias, na transamazônica, porque o fluxo de carro é muito grande. Quem trabalha da Cidade Nova pra [sic] Nova Marabá, você não consegue voltar 12h, porque o fluxo de carro é muito grande, chega perto do Lider [Supermercado]. O São Félix também desenvolveu muito, é um bairro que tá [sic] crescendo muito, aquelas lojas da BR não tinham. Melhora muita, a questão da população, não precisa tá [sic] se locomovendo pra Nova, pra velha Marabá, de fato, precisa só agência de banco”

Consideração analítica dos percursos acompanhados na cidade de Marabá: um paradigma fragmentário vigente.

Marabá se desenvolve através de distinções significativas em relação aos diversos núcleos urbanos, adotando uma estruturação urbana caracterizada pela multipolicentralidade. Essa dinâmica torna-se evidente nos trajetos e relatos dos residentes, assim como nas informações fornecidas durante as entrevistas. Notavelmente, observa-se a ausência de um padrão uniforme ou uma diretriz que obrigue os indivíduos a atravessarem uma área específica da cidade. Embora dois percursos possam ter origem ou destino no núcleo São Félix, é importante ressaltar que os destinos, caminhos e rotas traçadas não necessariamente coincidem.

As informações apresentadas corroboram a noção de que as forças hierárquicas desempenham um papel essencial na configuração das dinâmicas dos principais centros urbanos da cidade de Marabá. Isso coloca o setor norte em uma posição desfavorável em comparação aos núcleos urbanos primários de Marabá, tais como Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova.

Entretanto, ao abordarmos a hierarquia dos centros urbanos dentro do contexto de Marabá, é imperativo adotar um critério essencial para sua compreensão: estamos lidando aqui não apenas com aspectos simbólicos, mas sim com a resultante de um processo estrutural intrincado, intimamente relacionado às dinâmicas econômicas que operam em escalas variadas. Esse processo conduz a uma distribuição desigual de poder e influência econômica entre os diferentes núcleos, gerando uma segmentação espacial que favorece certas áreas centrais em detrimento de outras consideradas menos privilegiadas.

Desta forma, não se trata simplesmente de uma questão de preferência social em relação ao consumo ou à frequência de um determinado núcleo urbano em referência aos demais. Em vez disso, estamos diante de um fenômeno complexo de estruturação urbana, no qual são estabelecidas barreiras que influenciam e direcionam a dinâmica

socioeconômica da cidade de Marabá para uma lógica cada vez mais fragmentária, privilegiando determinados núcleos em detrimento de outros.

Por exemplo, indivíduos que possuem recursos para deslocamentos mais distantes, como aqueles que possuem motocicletas, têm a liberdade de acessar áreas como Marabá Pioneira para realizar compras ou atividades de lazer, sem depender do transporte público. No entanto, para aqueles que dependem exclusivamente do serviço de ônibus, a mobilidade fica restrita aos limites impostos pela malha de transporte público, refletindo a lógica fragmentária da cidade. No caso dos residentes do Núcleo São Félix, essa limitação torna mais conveniente o acesso ao Núcleo Nova Marabá, devido à sua proximidade. No entanto, muitos desses moradores, ao adquirirem um veículo particular, ampliam suas possibilidades de deslocamento para áreas mais distantes, utilizando os diversos núcleos urbanos disponíveis na cidade.

A colocação de Alda é um dos claros exemplos dessa realidade, demonstrando como é relevante a posse de um meio de transporte, como no caso específico da motocicleta, na determinação dos destinos para o consumo. Sua preferência ao núcleo Marabá Pioneira, em detrimento de Nova Marabá e Cidade Nova, sugere uma associação entre sua capacidade de locomoção motorizada e a conveniência de acesso a esse núcleo em particular. Este padrão contrasta com a tendência observada na maioria dos moradores entrevistados do setor norte, que optam pelo núcleo Nova Marabá devido à sua proximidade combinada com a dependência do transporte público.

Diante desse cenário, é perceptível que a concentração desses indivíduos e suas escolhas se manifesta principalmente dentro dos parâmetros estabelecidos pelo processo de estruturação urbana em curso, influenciado pela busca por estratégias de deslocamento diversas, porém, quando viáveis.

Essa lógica, que passa a incorporar o Núcleo São Félix em seus contornos, pode ser observada em variadas dimensões. Primeiramente, existe uma clara disparidade na qualidade e disponibilidade de serviços públicos, com áreas mais privilegiadas tendo acesso a instalações e infraestrutura de melhor qualidade em comparação com áreas marginalizadas dentro da composição urbana. Essa exacerbação das diferenciações se reflete nas dinâmicas sociais da comunidade, com grupos segregados vivendo em diferentes partes não apenas da cidade, mas do próprio núcleo analisado. Isso pode levar a um isolamento social e à falta de coesão comunitária, exacerbando ainda mais as disparidades já existentes.

A segregação socioespacial, dessa forma, emerge como um fenômeno significativo na estruturação do Núcleo São Félix. Essa realidade culmina na percepção dos moradores locais de um espaço que se comporta cada vez mais em fragmentos. Esta lógica fragmentária, portanto, não se manifesta através apenas de fronteiras físicas, mas também simbólicas, que passam a distanciar a comunidade em enclaves distintos, cada um com acessos diferenciados. Como resultado, determinados segmentos da população enfrentam barreiras mais significativas que outras para acessar serviços básicos e participar plenamente da vida econômica e social da cidade.

Em suma, a intensificação da segregação socioespacial passa resultar em um cada vez mais claro processo de fragmentação socioespacial, perpetuando as desigualdades e limitando ainda mais o acesso a oportunidades para seus residentes. Essa constatação ressalta como a lógica fragmentária se manifesta de maneira mais nítida e pronunciada no contexto urbano marabaense. Este fenômeno, portanto, se evidencia de forma mais acentuada, sobretudo devido à crescente intensificação dos núcleos secundários, exemplificado pelo Núcleo São Félix. Essa tendência amplia a competição entre esses centros urbanos, agravando a complexidade do ambiente urbano.

3.4.4 Entre o percebido e o vivido nas cidades de Castanhal e Marabá: a busca por autonomia como quebra de barreiras – subversão ou adaptação?

Ao adentrarmos na esfera do espaço vivido, deparamo-nos com práticas que não se configuram necessariamente como subversivas, pois não buscam provocar mudanças abruptas nas lógicas apresentadas. Em vez disso, essas práticas procuram adaptar-se às dinâmicas urbanas vigentes. O objetivo primordial dessas práticas é buscar autonomia. Isso implica que, mesmo diante da intensificação do processo de segregação socioespacial no cenário urbano de Castanhal, especialmente no Setor Sudeste, e da presença do processo de fragmentação socioespacial em Marabá, notadamente no Setor Norte, as práticas cotidianas observadas desenvolvem estratégias e meios para contornar as barreiras impostas pelos processos evidenciados.

Ao realizar uma comparação entre essas realidades, torna-se evidente que a dinâmica fragmentária observada em Marabá implica desafios particulares em relação à mobilidade cotidiana imersa a lógica centro-periférica característica de Castanhal. Essa distinção ressalta o fato de que, especificamente em Castanhal, essa configuração contribui para atenuar as distâncias no que diz respeito a sua área central, uma vez que sua estrutura gira em torno de seu principal centro econômico. Em outras palavras, embora os cidadãos não tenham como objetivo primário dirigir-se ao centro da cidade, acabam inevitavelmente atravessando-o. (MAPA 18)

Já em Marabá, uma vez que os percursos não necessariamente precisam passar por um núcleo principal em específico (MAPA 22), os residentes tendem a se dirigir aos espaços mais acessíveis dentro dos seus limites econômicos. Sendo assim, ao considerarmos a variedade de núcleos presentes, com foco na análise do Setor Norte de Marabá, observa-se um nível de acessibilidade mais acentuado ao se direcionarem ao núcleo Nova Marabá. Portanto, é observável que não há uma associação direta com aspectos simbólicos ao trato das preferências individuais, mas sim uma tendência a selecionar os locais que parem sobre seus limites de acesso.

Ao analisar as disparidades nas configurações espaciais entre o Setor Sudeste de Castanhal e o Setor Norte de Marabá, observa-se, portanto, uma diferença significativa na preocupação dos residentes ao saírem de suas localidades. Enquanto os moradores de Castanhal demonstram uma menor apreensão, os habitantes de Marabá expressam maior inquietação. Essa discrepância pode ser atribuída, em parte, às características das principais vias de acesso que definem essas áreas: em Castanhal, a presença da BR-316

oferece aos residentes do Setor Sudeste a possibilidade de contorná-la, como exemplificado pelas experiências de Ana e Pedro. Por outro lado, em Marabá, os moradores do Setor Norte são confrontados com a necessidade de cruzar a ponte rodoferroviária, o que restringe suas opções de estratégia de modais ao enquadramento que se alinha a essa estrutura concebida.

Como resultado, em Castanhal, os residentes implementam estratégias elaboradas com cuidado para contornar a utilização da rodovia BR-316, especialmente ao atravessar a área central da cidade para alcançar seus destinos desejados. Em vez de seguir uma rota linear em direção ao setor desejado, é comum optar por desvios por meio de rotas alternativas. Notavelmente, para os moradores do Setor Sudeste, destaca-se o uso da Avenida Brasil, uma via arterial que conecta esse setor ao setor sul da cidade. Essa avenida surge como uma opção que oferece a oportunidade de evitar o intenso tráfego característico da BR-316.

Contudo, observa-se que as vias alternativas expressas à realidade urbana de Castanhal constituem parte integrante do seu próprio sistema de mobilidade concebido. Em contraste com a situação no Setor Norte de Marabá, onde a via rodoferroviária representa a única opção de acesso ao Núcleo São Félix, as alternativas identificadas pelos residentes de Castanhal, desta forma, passam a refletir a possibilidade de busca por maior comodidade dentro da própria estrutura urbana pré-estabelecida.

Para aprofundar a compreensão dessa dificuldade no contexto do cotidiano dos residentes do Núcleo São Félix, a insegurança relacionada à ponte rodoferroviária é justificada pela frequente incidência de acidentes, os quais impactam o fluxo de tráfego e criam obstáculos significativos na experiência dos habitantes urbanos. Nesse sentido, situações como a de Diones, que optou por substituir o uso da motocicleta pelo carro, não decorrem exclusivamente de uma melhoria em suas condições financeiras, mas sim da busca por uma alternativa de deslocamento mais segura e acessível diante do desafio representado pela travessia da mencionada rodovia.

Por conseguinte, o que se salienta é que a motocicleta, mesmo sendo uma alternativa empregada na mitigação de obstáculos e redução de distâncias, também se revela portadora de alto risco, especialmente devido a via supramencionada, conforme relatos de Alda. Ela ressalta a conveniência da motocicleta ao aproveitar o acostamento da ponte para evitar os congestionamentos. No entanto, ela está ciente dos riscos associados a essa prática, destacando os momentos de tensão no tráfego, especialmente

ao atravessá-la, onde as altas velocidades e o grande fluxo de veículos tornam seu percurso perigoso.

No entanto, a motocicleta emerge como uma das principais alternativas para a mobilidade urbana por lograr a redução do tempo de deslocamento, trato que também abrange a realidade urbana de Castanhal. Portanto, essa preferência foi manifestada como o desejo de Amanda, a melhor alternativa para Ana, a única opção para Pedro, o principal modal para Diones e uma solução viável para a família de Alda. Desta forma, esse modal se destaca como a escolha mais procurada entre os trabalhadores assalariados inseridos na realidade urbana de Castanhal e Marabá, com ênfase nos setores analisados.

A dependência do transporte público, junto a rigidez de seus horários e as superlotações corroboram para a utilização desse modal frente aos que tem condições de possuí-los. Os desafios inerentes ao uso do transporte público coletivo, tais como, a escassez de assentos e a rigidez dos itinerários, tornam-se evidentes durante os deslocamentos em ambas as cidades analisadas. Todavia, aos moradores que acabam não tendo condições de usufruírem da motocicleta, passam se utilizar de estratégias secundárias quando impossibilitados do uso dos ônibus, um dos exemplos mais evidentes foi o uso dos táxis-lotações, reverberando numa estratégia adotada, tanto pelos condutores quanto pelos usuários, de recorrer ao serviço, que nas experiências aqui postas se deram de maneira clandestina, refletindo uma adaptação às particularidades socioeconômicas que permeiam a dinâmica urbana local.

Por conseguinte, as experiências observadas trazem à tona características semelhantes ao que cabe a superação das barreiras edificadas envolta as lógicas socioespaciais percorridas como forma de contornar os processos socioespaciais emergidos em cada contexto urbano, deixando claro os seguintes pontos estratégicos:

Busca por adaptação: uma firme resolução em mitigar as restrições impostas aos seus deslocamentos cotidiano, seja por meio da adoção de diferentes modais de transporte, da superação de entraves logísticos ou do enfrentamento de desafios relacionados à segurança. Esta postura demonstra uma clara intenção em garantir a continuidade e eficácia de suas atividades de mobilidade diária.

Utilização de meios de transporte alternativos: utilização de meios de transportes resilientes, como motocicletas e táxis-lotação, que oferecem maior flexibilidade e eficiência em comparação com o transporte público tradicional. Essa escolha reflete a tentativa de agilizar os deslocamentos.

Percepção das transformações urbanas em vigor: ligeira noção das mudanças ocorridas em seus setores e na cidade em sua totalidade, especialmente em relação as estruturas urbanas. Essa percepção evidencia um certo nível de compreensão das dinâmicas socioespaciais vigentes, dispondo da necessidade de adaptação às recentes problemáticas.

Alcance de maior segurança possível: prioritária com sua segurança e eficiência durante os deslocamentos cotidianos. Seja evitando áreas potencialmente perigosas, como a BR-316 e a ponto rodoferroviária, escolhendo rotas alternativas ou selecionando modais de transporte mais seguros, esses indivíduos buscam garantir uma jornada a mais tranquila e segura possível.

Dessa forma, as estratégias adotadas visam possibilitar uma vivência mais abrangente da cidade. Assim, o espaço vivido se revela não como uma tentativa de subversão, mas sim como uma busca por autonomia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades de Castanhal e Marabá demonstraram em suas estruturas espaciais as complexidades resultantes de suas posições e funções em seus contextos intraurbanos e regionais. Ao longo das últimas quatro décadas, ambas se destacaram como polos dinâmicos, experimentando crescimentos significativos e a intensificação ou mudanças embrionárias no trato das lógicas socioespaciais predominantes, a calhar, a lógica centro-periférica e a fragmentária, respectivamente. Estes processos acarretam consequências significativas, tanto na produção de novos espaços de moradia como na (re)configuração de novos centros e centralidades.

Para uma compreensão mais abrangente desses processos, e conseqüentemente para possibilitar respostas às indagações levantadas na introdução deste estudo, tornou-se imperativo estabelecer três pontos iniciais de análise. Esses pontos foram examinados de forma aprofundada nos capítulos já percorridos. Desta forma, os pontos de análise estão delineados da seguinte maneira:

1) Ponderações sobre o espaço concebido – entre estruturas e reestruturas:

É crucial destacar que Castanhal e Marabá apresentam diferenças marcantes que acentuam as disparidades e desigualdades inerentes aos seus particulares processos de estruturação espacial, configurando assim distintos processos de reestruturas. Apesar de compartilharem semelhanças nas lógicas delineadas por Souza (2015) – relacionadas à necessidade, intervenção do Estado e influência do mercado imobiliário. Enquanto Marabá adota uma configuração de multi(poli)centralidade firmemente estabelecida, a cidade de Castanhal assume uma tendência mais inclinada à monocentralidade, embora sem ignorar a possível emergência de núcleos secundários que têm influenciado a trajetória de sua estruturação espacial.

Dessa maneira, é fundamental reconhecer que, no que concerne à organização espacial de Marabá, suas dinâmicas urbanas são orientadas pelas características dos núcleos centrais. Estas, por sua vez, refletem as disparidades em termos de relevância econômica que caracterizam esses centros, resultando na configuração das distribuições habitacionais que são orquestradas por diversos agentes em conformidade com suas capacidades econômicas de acesso. Este cenário acaba por gerar uma aparente hierarquia

de centralidades dita a distribuição espacial e o direcionamento do sistema de mobilidade em seu contexto urbano.

Por outro lado, em Castanhal, observa-se uma distribuição mais centrada em torno de seu centro principal, manifestando-se em variadas etapas de expansão urbana. Contudo, as disparidades espaciais que marcam esse contexto adquirem um novo grau de complexidade devido à acentuação de descontinuidades resultantes das ações do mercado imobiliário recente na/da cidade. Isso se torna particularmente evidente no setor sudeste, onde um núcleo secundário, como exemplificado pelo bairro Jaderlândia, que tem a presença das três tipologias habitacionais, assume uma crescente proeminência de sua centralidade no âmbito setorial.

Estas particularidades evidenciam, de maneira inequívoca, as distintas estruturas predominantes em cada uma das áreas urbanas examinadas. No entanto, as diferentes intensidades moldadas por dinâmicas cada vez mais descentralizadas levam a questionamentos acerca da preponderância de uma lógica centro-periférica na cidade de Castanhal, ao passo que aparenta, por outro lado, potencializar uma lógica fragmentária na cidade de Marabá.

2) Ponderações sobre o espaço percebido – mobilidade cotidiana e as lógicas socioespaciais predominantes:

Quando nos confrontamos com os padrões de deslocamento orquestrados segundo as dinâmicas anteriormente apresentadas, nos deparamos com um importante recurso para a compreensão espacial dessas localidades. Originada da análise detalhada dos percursos acompanhados nos setores sudeste de Castanhal e norte de Marabá, a investigação direciona-se à compreensão do seu espaço percebido.

A análise dos padrões de deslocamento urbano em Castanhal ainda aponta para uma clara tendência à monocentralidade, onde as atividades econômicas se concentram primariamente em seu núcleo central. Apesar das atenções voltadas aos núcleos embrionários, uma avaliação preliminar dos percursos realizados sugere que essa dinâmica emergente ainda não logrou reduzir de forma substancial a influência e demandas do consumo e das preferências para além da área central predominante. Nesse contexto, a presença desse processo, inserido na lógica centro-periférica, promove uma relativa fluidez nas interações e acessos, atenuando a propensão à compartimentalização entre as distintas zonas urbanas. Tal configuração reflete a intrincada teia de relações e

interdependências entre os núcleos periféricos e o centro urbano, culminando em uma estrutura e dinâmica caracterizadas pela coexistência de duas forças antagônicas na disputa pela hegemonia na lógica urbana: a contínua consolidação da lógica centro-periférica e, em estágio incipiente, forças com propensões fragmentárias.

A abordagem direcionada a Marabá, sob outra ótica, desvela o impacto das forças hierárquicas na configuração dos principais núcleos urbanos da cidade, situando o Setor Norte em uma posição desfavorecida em relação a núcleos urbanos primordiais, como Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova. Esse fenômeno desencadeia uma distribuição assimétrica de poder e influência econômica entre os diversos centros urbanos, instaurando uma segmentação espacial que favorece determinadas regiões centrais em detrimento de outras percebidas como menos favorecidas. Tal intensificação culmina na percepção dos residentes de um espaço cada vez mais fragmentado e complexo. Essa fragmentação socioespacial não se manifesta exclusivamente por limites físicos, mas também por fronteiras simbólicas, que delinham a comunidade em enclaves distintos, cada qual com acessos e recursos diversos. Como resultado, certos estratos da população deparam-se com obstáculos mais substanciais para acessar serviços básicos e engajar-se plenamente na vida econômica e social do município.

Em resumo, a análise dos padrões de deslocamento urbano e a percepção do espaço urbano em Castanhal e Marabá fornecem *insights* cruciais não apenas sobre a configuração dessas localidades, mas também sobre as complexas dinâmicas socioeconômicas que as caracterizam. A fluidez nas interações e acessos, juntamente com a persistência da centralidade em Castanhal e as disparidades entre os diversos núcleos urbanos de Marabá, delinham um cenário desafiador para os seus habitantes. Apesar das discrepâncias, ambos os contextos compartilham uma busca comum por estratégias, embora desiguais, de autonomia em relação à mobilidade cotidiana de seus moradores, refletindo, assim, a busca por independência em meio a contextos urbanos distintos e cada vez mais fragmentados.

3) Ponderações sobre o espaço vivido – a busca por autonomia:

Ao adentrarmos mais especificamente na esfera do espaço vivido, percebe-se que tais práticas não se configuram como subversivas de fato, ou seja, não estão carregadas num caráter revolucionário, na realidade, o que se apresentam são práticas de mobilidade que buscam contornar as lógicas preexistentes, não as confrontando, mas adaptando-se a

elas. Apesar das diferenças de adaptação apresentadas pelos cidadãos, cabe ressaltar que essas práticas se elevam no sentido de se direcionarem à busca por autonomia, o que significa que, mesmo diante da intensificação do processo de segregação socioespacial no cenário urbano de Castanhal, particularmente no setor sudeste, e da presença do processo de fragmentação socioespacial em Marabá, notadamente no setor norte, seus moradores elevam estratégias que expressam seus anseios para contornar as barreiras ali impostas, às concretizando em muitos casos.

Ao compararmos duas cidades, percebe-se que a iminência de uma lógica mais voltada a fragmentária, observada no contexto urbano de Marabá, apresenta desafios consideravelmente mais complexos do que a lógica centro-periférica característica da cidade de Castanhal. Essa distinção ressalta o fato de que especificamente em Castanhal a busca pela vivência do espaço, tendo como característica a sua dimensão autônoma da mobilidade, acaba ganhando contornos menos críticos quando comparadas a mobilidade em seu cenário cotidiano em Marabá.

Em uma perspectiva mais direta, embora os cidadãos de Castanhal não tenham como objetivo primário dirigir-se ao centro da cidade, seu principal ponto para atividades laborais, durante seus deslocamentos acaba inevitavelmente caindo numa dinâmica que os induz a perpassar por tal área. Já em Marabá, essa configuração se apresenta de forma distinta, uma vez que os percursos não necessariamente precisam passar por um “centro principal”. Portanto, os residentes tendem a se dirigir aos núcleos que consideram mais acessíveis.

Portanto, observa-se que não há uma associação direta com aspectos simbólicos de preferência em relação aos núcleos centrais apresentados, mas sim uma tendência a selecionar os locais mais acessíveis e próximos levando em consideração as variações dos seus anseios. Esta constatação é reforçada pelo fato de que aqueles capazes de superar as barreiras impostas pelas distâncias decorrentes da lógica fragmentária têm a capacidade de expandir seus deslocamentos para além das barreiras imediatas. Dessa forma, as estratégias adotadas visam possibilitar uma vivência mais abrangente da cidade. Assim, o espaço vivido se revela não como uma tentativa de subversão, no sentido revolucionário do termo, mas sim como uma busca por autonomia.

Setor Sudeste de Castanhal e Setor Norte de Marabá: diferenças, particularidades e a inserção nas lógicas urbanas vigentes.

A seleção destes setores foi motivada por questionamentos sobre como eles se integram às problemáticas discutidas anteriormente, considerando os principais mecanismos estruturais presentes em ambas as cidades e a dinâmica organizacional moldada pelas lógicas predominantes que as caracterizam, frente a isso, podemos destacar que:

a) Setor Sudeste de Castanhal

O Setor Sudeste de Castanhal possui uma vantagem significativa em termos de acesso a serviços públicos em comparação com outras partes da cidade. Nesse contexto, verifica-se um comprometimento notável por parte do poder público municipal em atender às demandas específicas desse segmento da população, caracterizado pela presença de ocupações precárias e recentes conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

No entanto, a explicação para a significativa concentração de serviços públicos nesta área está relacionada à sua distância do centro principal e às demandas específicas da comunidade local, estando dependentes da rodovia BR-316 como artéria vital para sua inserção ao restante da cidade. Essa rodovia é caracterizada por um intenso fluxo de veículos e é considerada essencial devido a sua ligação entre as discontinuidades preexistentes do Setor Sudeste em relação ao tecido urbano da cidade.

Portanto, a inclusão de instalações públicas nesse setor evidencia que a simples quantidade não é um fator determinante para sua eficácia, especialmente quando essa quantidade não é acompanhada por um sistema de mobilidade adequado às necessidades da comunidade local, do qual passam a buscar estratégias de mobilidade de forma autônoma. Embora essas instalações sejam parte essencial da vida dos residentes, as demandas sociais extrapolam as capacidades locais, destacando a necessidade de superar as fronteiras dos bairros e do próprio setor.

b) Setor Norte de Marabá

Entende-se que a expansão da malha urbana, orientada pelas políticas estatais em resposta às demandas do mercado imobiliário tem contribuído para a intensificação das disparidades sociais no Setor Norte de Marabá. Nesta conjuntura, é relevante salientar o impacto significativo do aumento populacional decorrente dos empreendimentos promovidos pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) atribuído principalmente pelas expectativas geradas pela instalação da Alpa (Alumínio do Pará). Sob essa ótica, a expansão do tecido urbano, especialmente influenciada pela construção desses conjuntos habitacionais, englobou uma área de 392,1582 hectares.

Nesse contexto, o crescimento observado no Setor Norte de Marabá não foi acompanhado por um desenvolvimento proporcional em termos de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos. Essa condição compromete a eficácia da utilização do espaço urbano, limitando a mobilidade e restringindo a liberdade de locomoção da população residente nessa região. Essa situação é agravada pela já existente carência de um sistema de transporte público eficiente na cidade de Marabá, conforme apontado por Silva (2018).

Nesse sentido, a expansão da área urbana, decorrente dos fatores analisados nos núcleos São Félix e Morada Nova, contribui para a manifestação da segregação socioespacial, como discutido por Silva (2018), por meio da convergência entre a política estatal e as forças de mercado imobiliário. Esse processo de expansão urbana, guiado por tais premissas, intensificou os padrões segregacionistas no Setor Norte de Marabá, pois "a população original do núcleo São Félix já enfrentava dificuldades (em termos de transporte, serviços de saúde, educação, lazer, entre outros) para se reproduzir socioespacialmente" (p. 38). Além disso, as demandas populacionais evidenciadas no cotidiano dos residentes reforçam a necessidade fundamental de acesso a uma variedade de serviços urbanos, além da habitação, para garantir uma qualidade de vida adequada dentro do contexto em que estão inseridos.

Fragmentação socioespacial e a triplicidade do espaço: suas expressões nas cidades de Castanhal e Marabá

A análise das diferenças na manifestação da fragmentação socioespacial nas cidades de Castanhal e Marabá, considerando a triplicidade do espaço (espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido) (LEFEVBRE, 1972), revela nuances significativas nas

dinâmicas urbanas desses dois contextos socioespaciais. Portanto, foi possível chegar às seguintes constatações além das já salientadas:

- I. A análise da cidade de Castanhal, à luz da triplicidade do espaço proposta por Lefebvre (1972), revela um processo de fragmentação socioespacial que, embora presente, manifesta-se de maneira branda, principalmente quando comparado ao observado em Marabá. Essa diferenciação pode ser melhor identificada em duas das três dimensões delineadas por Lefebvre: o espaço concebido e o espaço percebido. No que tange ao espaço concebido, observa-se que, apesar do processo de expansão significativo e da consequente descontinuidade na malha urbana de Castanhal, a lógica centro-periférica ainda se mantém predominante. Essa predominância contribui para que as características embrionárias da lógica fragmentária não se manifestem de forma tão evidente. Contudo, na perspectiva do espaço percebido, esse processo torna-se mais claro. Observa-se uma intensificação da segregação socioespacial já vivenciada pelos moradores, que se mescla com as mudanças associadas ao surgimento e à expansão de centros secundários nas áreas periféricas, conformando assim os contornos da fragmentação socioespacial, mesmo que num estágio inicial. Dessa forma, sem o objetivo de prevermos um cenário alinhado à lógica fragmentária em Castanhal, reverberamos que a lógica centro-periférica começa a exprimir características dessa fragmentação. Conjectura-se que a intensificação da lógica centro-periférica, manifestada pela intensificação do processo de segregação socioespacial, contribui para a validação e o crescimento, ainda que de maneira tardia, da lógica fragmentária na cidade.
- II. O segundo ponto, referente a Marabá, distingue-se significativamente de Castanhal. A lógica fragmentária de Marabá é evidente desde os primórdios de seu desenvolvimento urbano e foi potencializada ao longo do tempo em pontos específicos de sua estruturação. Dessa forma, não se observa uma dinâmica que envolva apenas um único núcleo urbano. Pelo contrário, há uma busca constante por parte dos cidadãos por estratégias que contornam as barreiras impostas pelas influências hierárquicas dos diferentes núcleos. Essas barreiras direcionam os consumidores, incentivando-os a romper, quando

possível, essas limitações para acessar outros núcleos urbanos. Quanto maior o alcance e a capacidade de superar essas barreiras, mais intensa se torna a relação dos moradores com a cidade. Segundo os próprios residentes, romper essas barreiras é altamente benéfico para eles. Consequentemente, a fragmentação no espaço concebido torna-se mais evidente, uma vez que não é possível observar uma integração clara entre todos os núcleos da cidade. Pelo contrário, há uma busca constante pelos núcleos mais próximos frente às necessidades citadinas. Assim, a percepção dos moradores torna-se mais clara em relação à fragmentação, evidenciando que vivem em um espaço onde estratégias mais intensas são necessárias para contornar essas barreiras. Dessa forma, os moradores tentam se adaptar continuamente a essa percepção de uma cidade que, em grande parte, não faz parte de suas vidas cotidianas. Muitos afirmam que, por residirem no núcleo São Félix, não se consideram moradores de Marabá, o que evidencia a lógica fragmentária em suas concepções.

- III. Neste terceiro ponto, focalizando especificamente o espaço vivido, é notável que tanto em Castanhal quanto em Marabá há semelhanças preponderantes. Não se observa, no contexto dos moradores de Castanhal, cuja intensificação do processo de segregação socioespacial é evidenciado, assim como dos moradores de Marabá, que enfrentam a realidade da fragmentação socioespacial, estratégias subversivas com um viés crítico lefebvriano, ou seja, não há uma luta consciente pela mudança radical da lógica predominante. No entanto, o que se pode notar é que são tentativas de alcançar autonomia por meio do desenvolvimento de estratégias que contornem as barreiras sociais e espaciais já estabelecidas, havendo assim uma adaptação as estruturas concebidas que se erguem. Diante das constantes reestruturações que confirmam e intensificam as lógicas fragmentárias, essas estratégias se tornam cada vez mais relevantes e mais intensas assim que as fragmentações também se intensificam. Portanto, no contexto do espaço vivido, observa-se uma busca pela autonomia como meio de superar as limitações impostas, porém, não se evidenciou ações agudas no sentido de derrubada dessas barreiras. Em Marabá, por exemplo, indivíduos que ampliam sua área de atuação para além dos núcleos primários conseguem diversificar suas fontes de subsistência. Em

Castanhal, por outro lado, aqueles que conseguem ampliar sua esfera de vivência buscam uma maior fruição da área central da cidade. Desta forma a vivência do espaço em seus sentidos autônomos passa a ser alcançada.

Portanto, ao longo deste estudo, analisamos as complexidades subjacentes às lógicas socioespaciais que configuram as recentes dinâmicas urbanas das cidades de Castanhal e Marabá, destacando as especificidades decorrentes de seus particulares processos de expansão, seja pela lógica centro-periférica – Castanhal – ou fragmentária – Marabá. Castanhal, com sua tendência à monocentralidade, e Marabá, caracterizada por uma multi(poli)centralidade, representam configurações urbanas distintas que refletem processos de desenvolvimento diferenciados. Essas diferenças foram evidenciadas por meio das análises do espaço concebido, percebido e vivido, conforme delineado por Lefebvre (1972), reverberando nuances significativas nas formas como os habitantes experienciam e interagem com o espaço urbano.

Em Castanhal, observamos um processo de segregação socioespacial que embora presente e se manifestando de maneira aguda, ainda está intimamente ligado à lógica centro-periférica. As expansões urbanas e a emergência de novos núcleos secundários, como exemplificado pelo bairro Jaderlândia – Setor Sudeste, sugerem uma complexificação gradual do espaço urbano e a fruição de um presente, mas tímido, manifestação de processos fragmentários. Entretanto, a centralidade do núcleo principal ainda predomina, influenciando significativamente as interações dos moradores e sua mobilidade cotidiana, eclipsando, mas não anulando, o desenvolvimento de novas lógicas. Esta configuração contribui para coibir um acelerado processo de compartimentalização entre os seus diferentes setores urbanos.

Marabá, por outro lado, exibe uma lógica fragmentária evidente, resultante de seu desenvolvimento histórico vinculado às políticas de expansão e do mercado imobiliário. Contudo, as particularidades dessa expansão ganham contornos por meio da distribuição assimétrica de poder e influência econômica entre seus diferentes núcleos urbanos, como Marabá Pioneira, Nova Marabá e Cidade Nova, e os núcleos satélites, como São Félix e Morada Nova, acentuando assim a segmentação, tanto em seus aspectos de moradia como no de consumo. Essa fragmentação é vivenciada pelo levante de barreiras não apenas físicas, mas também simbólicas, limitando e diferenciando o acesso a serviços e oportunidades para a classe menos favorecida economicamente. Isso exige estratégias

mais complexas entre tais moradores, de especial modo aos exemplificados na dinâmica cotidiana do núcleo São Félix, onde urge as necessidades de contornar as restrições impostas sob a lógica fragmentária, exacerbando não apenas as diferenças, mas as desigualdades socioespaciais e dificultando a integração plena dos diferentes setores da cidade.

Por fim, a análise do espaço vivido para melhor compreensão desses contextos, de especial modo nos setores reverberados em ambas as cidades, revela uma busca por autonomia que não se configura como uma resistência subversiva, mas como adaptações pragmáticas às lógicas preexistentes, seja ela centro-periférica ou fragmentária. Os moradores de Castanhal e Marabá desenvolvem, portanto, estratégias para superar as barreiras socioespaciais e alcançar uma maior fruição de seus contextos urbanos, sem, contudo, confrontar diretamente as estruturas estabelecidas. Esta busca por autonomia reflete a resiliência dos cidadãos diante das complexidades urbanas, embora não se configure como uma resistência aberta, evidencia uma capacidade de adaptação e significativa por parte dos moradores do Setor Norte de Marabá – Núcleo São Félix – e Setor Sudeste de Castanhal – Bairro Jaderlândia

REFERENCIAIS

ALVES, Cyntia Santos Daltro. **Formas espaciais recentes da urbanização na Amazônia**: a dinâmica socioespacial do Município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana de Belém. (Dissertação de Mestrado). Belém: PPGEO/UFPA, 2012.

ALVES, Glória da Anunciação. O direito à cidade e a luta pelo devir. In: XIV Colóquio Internacional de Geocrítica, 2016. **Anais**. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2016, p. 1-14.

ALVES, Glória da Anunciação. Privação, justiça espacial e direito a cidade. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória da Anunciação; PADUA, Rafael Faleiros de. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p.167-178.

ALVES, Glória da Anunciação. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 23, n. 3, dez. 2019, p. 551-563.

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 2010. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

AMARAL, Márcio Douglas Brito. RIBEIRO, Willame de Oliveira. Castanhal (PA): entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades** do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP. SSN 1984-4352 Macapá, v. 9, n. 1, jan./jun. 2016, p. 77-105.

AMORE, Caio Santo. “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In: AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz. **Minha casa... e a cidade? Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p.11-27

AUGÉ, Marc. *Éloge de la bicydette*. Tradução de Alcira Bixio. 1. ed. Barcelona: Editorial Gedisa, 2009.

AUGÉ, Marc. Por uma antropologia da mobilidade. Tradução: Bruno César Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros. Revisão: Maria Stela Torres B. Lameiras. Maceió: **EDLTFAL: UNESP**, 2010, 109 p.

BALBIM, Renato Nunes. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo**. 2003. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Org.). Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: **Ipea**: ITDP, 2016.

BANISTER, David. Cities, mobility and climate change. **Journal of Transport Geography**, v. 19, n. 6, 2011.

BASTAZINI, Rafael. **Fragmentação e mobilidade socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS**. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Campus de Presidente Prudente. 2022.

BAZOTTI, Angelita; SAKAMOTO, Julia Mitiko; NAZARENO, Louise Ronconi de. **Direito à moradia e acessibilidade aos serviços públicos urbanos nos assentamentos precários: saúde educação**. In: PPLA, 2010: Seminário Política E Planejamento, 2. 2010. Anais... Curitiba: Ambiens, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação. (2010). **Guia para o mapeamento e caracterização de assentamentos precários**. Brasília: Ministério das Cidades. Recuperado em 20 de fevereiro de 2015.

BRASIL. **Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias**. Riode Janeiro: IBGE, 2017.

CALDEIRA, Teresa. Cidade de muros: crimes, segregação e cidadania em São Paulo. Editora **34/Edusp**, 2000, p. 400.

CAPEL, Horacio. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografia**. Barcelona, Vol. VII nº1-2, p.19-56, 1974.

CAPEL, Horacio. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. In: CAPEL, H. **La morfología de las ciudades. Vol III**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

CARDOSO, Aduino Lúcio; ARAGÃO, Thêmis Amorim. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: CARDOSO, Aduino Lucio (org.). **O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

CARDOSO, Aduino Lúcio. Assentamentos precários no Brasil: discutindo conceitos. In: MORAIS, Maria da Piedade; KRAUSE, Cleandro, LIMA NETO, Vicente Correia (editores). **Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros**. Brasília: Ipea, 2016.

CARDOSO, Isabel Cristina da Costa. O Espaço Urbano e a Re-Produção das Relações Sociais no Pensamento de Henri Lefebvre: contribuições à teoria social crítica. **Revista Libertas**, São João del-Rei, v. 11, n. 2, ago./dez. 2011, p. 182-200.

CARDOSO, Leandro; MATOS, Ralfo. Acessibilidade urbana e exclusão social: novas relações, velhos desafios. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10. 2007, Florianópolis, Santa Catarina. **Anais...** Florianópolis: Editora UFSC, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da organização à produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONSELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Cidade. 9 ed. São Paulo: **Contexto**, 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole. São Paulo: **Labur Edições**, 2017, 2ª edição revisada, p.317.

CARRERA, Rayan; CARVALHO, Anderson de Souza; SILVA, Jhon Cleber Moraes; VALE, Kelly Virginia; RIBEIRO, Willame de Oliveira. Lado a lado na precariedade: ocupações e empreendimentos da faixa 1 do PMCMV na cidade de Castanhal/PA. In: SILVA, Christian Nunes.; DE PAULA, Cristiano Quaresma; SILVA, João Marcio Palheta. (Orgs.). **Produção espacial e dinâmicas socioambientais no Brasil setentrional**. Belém: GAPTA/UFPA, 2019. p. 207-236.

CARVALHO, Anderson de Souza; SILVA, Jhon Cleber Moraes; CARRERA, Rayan; RIBEIRO, Willame de Oliveira. Segregação socioespacial e direito à cidade: uma análise do setor sudeste de castanhal-PA. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, (ISSN: 2359-0831 - online), Belém, v. 06, n. 02, jul. / dez. 2019, p. 41-60.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. "TD 1606 - Emissões Relativas de Poluentes do Transporte Motorizado de Passageiros nos Grandes Centros Urbanos Brasileiros". Brasília: **Ipea**, 2011.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Brasília Rio de Janeiro: **Ipea**, 2016.

CARVALHO, Magno Ricardo Silva de; GOMES, Iara Rafaela. Reconfiguração nas centralidades em cidades médias brasileiras: reverberação do setor supermercadista em Marabá (PA). **Revista Cerrados** (Unimontes), Montes Claros, v. 20, n. 02, 2022, p. 52-83.

CASTELLO BRANCO, Maria Laura da Graça. Espaços urbanos: a geografia das grandes aglomerações no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; JUNIOR, Otávio Augusto dos Santos (Orgs.). **A metrópole e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2007.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias**. 2012. 227 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana: Interações espaciais interescolares e cidades médias**. 1. ed. São Paulo: **Editora UNESP**, 2013. v. 1. p. 291

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:1, Artes de fazer**. Petrópolis: **Vozes**, 1994.

CHATEL, Cathy; MIYAZAKI, Vitor Koiti; LACERDA, Vanessa.; SPOSITO, Eliseu. A representação cartográfica da fragmentação socioespacial. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (Orgs.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização**. São Paulo: Editora Exemplo, 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: **Ática**, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, v.4, n.6, p.62-72, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-51

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação residencial: classes sociais e espaços urbanos. In: VASCONSELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2014.

CRUZ NETO, Otávio. O trabalho de campo como descoberta e criação. In: DESLANDES, Suely Ferreira; CRUZ NETO, Otávio; GOMES, Romeu; MINAYO, Maria Cecília de Souza. (Orgs.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 21. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002, p. 51-66.

CRUZ, Sâmia Karollyne Moura da. **Políticas públicas de habitação e processos socioespaciais: as complexas implicações do programa minha casa minha vida em Castanhal/PA**. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia). Universidade do Estado do Pará – UEPA, 2017.

CRUZ, Sâmia Karollyne Moura da. **Desigualdade Socioespacial e Produção da Moradia: uma análise a partir do Programa Minha Casa Minha Vida na Cidade de Castanhal, Pará**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia - PPGeo/Ufpa, 2019.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. Da autossegregação à fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas: um estudo considerando Marília e São Carlos. In: **XVI Encontro Nacional de Geógrafos**, 2010, Porto Alegre. Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre: AGB, 2010. v. 1. p. 1-10.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. **Territórios de autossegregação e de segregação imposta: fragmentação socioespacial em Marília e São Carlos. Presidente Prudente**, f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, 2011.

DI MÉO, Guy. Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. **Cahiers de géographie du Québec**, 1999. p.75–93.

DUTENKEFER, Eduardo, Métodos e metodologias para desvendar a acessibilidade da cidade de São Paulo. **Confins**, 28 | 2016, mis en ligne le 20 octobre 2016, consulté le 22 mai 2024.

FERREIRA, João Sette Whitaker (coord). Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil Urbano: parâmetros de qualidade para a implementação de projetos habitacionais e urbanos. São Paulo: **LABHAB/FUPAM**, 2012. p.200.

FIX, Mariana; ARANTES, Pedro Fioro. **Minha Casa, Minha Vida: uma análise muito interessante**. 2009. Disponível em: <http://turcoluis.blogspot.com/2009/08/minha-casa-minhavidaanalise-muito.html>.

GERVAIS-LAMBONY, Philippe. La ségrégation dans la grande ville, un essai de définition. In: GERVAIS-LAMBONY, Marie-Anne (Éd.). **Les très grandes villes dans le monde**. Paris: Atlande, 2001, p. 33-38.

GIL, Antônio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. São Paulo: **Atlas**, 2008.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; MILANI, Patrícia Helena; CATALÃO, Igor França; MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira; SANTOS, Rafael Roxo; SOUZA, Marcus Vinícius. Entrevistas com cidadãos: perspectivas para a análise das práticas espaciais sob a lógica fragmentária. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (Orgs.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização**. São Paulo: Editora Exemplo, 2022.

GÓES, Eda, SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Práticas espaciais, cotidiano e espaço público: o consumo como eixo da análise do calçadão de Presidente Prudente-SP. Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (**Anpege**), v.12, n.19, jul-dez, 2016, p.39-65.

GUZMÁN, Alejandro; HERNÁNDEZ Sainz. La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual. **Revista Legado de Arquitectura y Diseño**. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, n. 14, 2013, p. 41-55.

HANDEL, Ariel. **Distance matters: mobilities and the politics of distance**, *Mobilities*, 13:4, 473-487. 2018.

HIDALGO, Rodrigo, BORSDORF, Axel. Barrios cerrados y fragmentación urbana en América Latina: Estudio de las transformaciones socioespaciales en Santiago de Chile (1990-2000). In: HIDALGO, R., TRUMPER & BORSDORF (Eds). **Transformaciones urbanas y procesos territoriales: Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana**. Santiago de Chile. Geolibros – Academia de Ciencias Austriaca y Okanagan University College, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Regiões de Influência das Cidades: 2018. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Características dos Moradores e Domicílios 2020. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Políticas sociais – acompanhamento e análise. Brasília: **IPEA**, n. 14, 2007, p. 279-302.

JESUS, Patrícia Maria; CATELAN, Márcio José Veríssimo; CALIXTO, Maria José Martinelli Silva. Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa. Perspectivas e Construção Metodológica. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (Orgs.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização**. São Paulo: Editora Exemplo, 2022.

KAUFMANN, Vicent. BERGMAN, Manfred Max, JOYE Dominique. Motility: Mobility as Capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, 2004, Vol.28.4, p.745-756.

KESSELRING, Sven. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. **Environment and Planning A**. 2006, volume 38, pages 269-279.

LAVILL E, Christian; DIONNE, Jean. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. (1974) (4ème edition). La production de l'espace, **Anthropos**, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5 ed. São Paulo: **Centaur**, 2015.

LEGROUX, Jean. **L'accueil de la coupe du Monde 2014 et de JO 2016 et les impacts de la « révolution des transports » sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro**: tout changer pour que rien ne change? Tese de doutorado em cotutela em Géographie, Aménagement, Urbanisme na Université de Lyon 2 (France) e no IPPUR na Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2016, p.435.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 28, n. 51. 2021.

LEVY, Jacques. Os Novos Espaços da Mobilidade. **GEOgraphia**, 3(6), 2009, p.7-17.

LIMA NETO, Vicente Correia (editores). Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros. Brasília: **Ipea**, 2016.

LINARES, Santiago. Fragmentación y segregación socioespacial: discutiendo categorías conceptuales para estudiar las desigualdades en ciudades medias. **XII Encuentro de Geógrafos de América Latina**, del 3 al 7 de abril de 2009.

LINDÓN, Alicia. Geografías de la vida cotidiana. In: LINDÓN, Alicia.; HIERNAUX, Daniel. (Dir.). **Tratado de Geografía Humana**. Barcelona, Rubi: Cidade do México, Antrophos Editorial, 2006. p. 356-400.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 109-138, 1999.

MAIA, David Santos. Cidades médias e pequenas do nordeste: conferência de abertura. In LOPES, Daniele Martins Ferreira; HENRIQUE, Wilton. (org.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. p.15-41.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de Metodologia Científica. 5. ed. São Paulo: **Atlas**, 2003.

MARICATO, Erminia. (Org.). A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil. São Paulo: **Alfa-Ômega**, 1979.

MARICATO, Erminia. autoconstrução, a arquitetura possível. In: MARICATO, Erminia. (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2a ed. São Paulo: Editora Alfa-omega, 1982.

MARISCO, Luciane Maranha de Oliveira. Revisitando Autores sobre os Conceitos de Segregação Socioespacial e Exclusão Social na Análise da Produção Desigual do Espaço Urbano. **Revista Contexto Geográfico**, Maceió, v. 5, n. 9, jul, 2020, p. 45-56.

MARQUES, Eduardo Cesar Leão (Coord.). Assentamentos precários no Brasil urbano. Brasília/São Paulo: **Ministério das Cidades/CEM**, 2007, p.392.

MARTINS, José de Souza. **Exclusão social e a nova desigualdade**. São Paulo: Paulus, 1997

MELAZZO, Everaldo Santos. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 2, 2013, p. 29-40.

MELAZZO, Everaldo Santos. Marília: Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília**. São Paulo: Expressão Popular, 2012, p. 161-279.

MENDES, Luiz Augusto Soares. **A Urbanização Metropolitana Estendida**: aspectos da produção do espaço de Belém e de sua região. Tese (doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SANCHES, Odécio. Quantitative and Qualitative Methods: Opposition or Complementarity? **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 9 (3): jul/sep, 1993, p.239-262.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. (Org.) Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 19. Petrópolis: **Voices**, 2002.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE. **Frota de veículos**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2023>. Acesso em: 15 set. 2023.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. 2013. 305f. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. Morfologia urbana e estruturação da cidade: aspectos sobre cidades de porte médio do estado de São Paulo. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, Ituiutaba, v. 6, n. 2, p. 205-217, jul./dez. 2015. p.205

MORAES, Matheus do Amaral. **Mobilidade ativa: análise de conteúdo de planos de mobilidade urbana de cidades gaúchas de pequeno porte**. Dissertação - Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano. Curitiba, 2021

MORCUENDE, A. Diferenciación y fragmentación socioespacial: la contradicción campo-ciudad como teoría y como método. **Geosp**, v. 25, n. 2, e-177986, ago. 2021. ISSN 2179-0892.

MORCUENDE, Alejandro. Interpreting sociospatial fragmentation, differential urbanization and everyday life: a critique for the Latin American debate. **GEOgraphia**, Niterói, v. 22, n. 49, 2020. ISSN 1517-7793

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. “Emergence d’une notion: quelques repères historiques”. In: NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. **La fragmentation en question**:

des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale. Paris: L'Harmattan, 2002, p.19-103.

OLMEDO, Esteban. Spatial Patterns of Daily Mobility: Investigating the Impact of Socioeconomic and Urban Factors. **Sustainability, Basel**, v. 8, n. 7, , 2016, p.674.

ORFEUIL, Jean-Pierre. La mobilité urbaine: un nouveau cadre conceptuel. Extrato de conferências; **Seminário Internacional**, junho de 2001.

ORFEUIL, Jean-Pierre. La mobilité, nouvelle question sociale?. SociologieS [Em ligne]. **Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques**, mis en ligne le 27 décembre, 2010.

PEREIRA, Silvia Regina. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. In: **COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRITICA**, 10., 2008,

PINHEIRO, Andréa de Cássia Lopes. Assentamentos precários na região metropolitana de Belém: baixadas e ocupações. In: MORAIS, Maria da Piedade; KRAUSE, Cleandro, LIMA NETO, Vicente Correia (editores). **Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros.** Brasília: Ipea, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CASTANHAL. **Diagnóstico de Castanhal 2017. Plano Diretor Municipal Participativo do Município de Castanhal.** Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão, 2020.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. From utopia to pragmatism: the heritage of basismo in local government in the Greater Buenos Aires region, **Bulletin of Latin American Research**, vol. 18, núm. 2, abril, 1999, p.227-239

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

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France; PINEDA, Rodrigo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Eure**, vol. XXXIV, n.103, dez. 2008, p. 73-92.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. Metodologia do Trabalho Científico: métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico. 2 ed. Novo Hamburgo: **FEEVALE**, 2013.

REDÓN, Sergio Moreno; SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. Os novos vetores da produção do espaço urbano em Marabá-PA. In: Maria José Martinelli Silva Calixto; Sergio Moreno Redón. (Org.). **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais. Os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras.** 1ed.Porto Alegre: Totalbooks, 2021, v. 1, p. 144-179

RHEIN, Cathérine; ELISSALDE, Bernard. La fragmentation sociale e urbaine en débats. **Information Géographique**. V. 68, n. 2, 2004, p.115-126.

RIBEIRO, Carlos Jorge. **Mobilidade Urbana: Transporte público coletivo e classe trabalhadora**. Pelotas: UCPel., 214 p. Dissertação (Mestrado) – UCPel, 2008.

RIBEIRO, L.C.; RODRIGUES, J. Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001-2012. **Observatório das Metrópoles**, Relatório, 40 p., 2013.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados: formas da produção da moradia no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; **Ippur**; Editor da UFRJ, 1997.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Centralidade, dispersão metropolitana e interações espaciais**: a complexidades dos papéis da cidade de Castanhal na rede urbana do Nordeste Paraense. In: XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana - SIMPURB, 2015, Fortaleza. Anais... Fortaleza: SIMPURB, 2015a.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. Expansão urbana e segregação socioespacial em Castanhal, Pará: os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida. In: SILVA, Cristina Nunes; SILVA, João Márcio Palheta da; CHAGAS, Clay Anderson Nunes. (Orgs.). **Geografia na Amazônia paraense: territórios e paisagens**. Belém: Gapta/UFPA, 2015b, p.115-139.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. O. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará**: particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), Campus de Presidente Prudente. 2017.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. A rede urbana do Nordeste do Pará: interações espaciais, particularidades regionais e diferenças das cidades. **Revista Caderno de Geografia**, v. 30, n. 61, abril a junho de 2020.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. Rede urbana e interações espaciais na Região Nordeste do Pará. Belém: **EDUEPA**, 2020.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. Belém: urbanização regional policêntrica e cidade-região. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 22, n. 80, 2021, p.97–118.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Loteamentos murados e condomínios fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: VASCONSELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. O Programa Minha Casa Minha Vida e as desigualdades socioespaciais: uma análise a partir da cidade de Marabá, Pará. **Caderno de Geografia**, v.26, n.47, 2016. ISSN 2318-2962.

RODRIGUES, Sílvio. Curso de direito civil. 12. ed. São Paulo: **Saraiva**, 1989.

SALAZAR, Noel. B. Key figures of mobility: an introduction. **Social Anthropology**. 2017, p. 5-12

SANTOS, Karina Pimentel dos. **A produção do espaço urbano e vida cotidiana: uma análise nos diferentes assentamentos urbanos em Castanhal-PA.** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2019.

SANTOS, Karina. MOURA, Sâmia. RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Impondo, diferenciando e segregando: as complexas implicações do programa 'Minha Casa, Minha Vida' em Castanhal/PA.** **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP).** Belém, v. 02, n. 01, jan./jun. 2015, p. 40-60

SANTOS, Milton. Manual de Geografia Urbana. São Paulo: **Hucitec**, 1981.

SANTOS, Milton. MetrÓpole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo. São Paulo: **Nobel**: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Mílton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: **Hucitec**, 1996.

SANTOS, Milton. O espaço do Cidadão. São Paulo: **Edusp**, 7ª edição, 2007.

SANTOS, Milton. O Espaço Dividido. 2 ed. São Paulo: **Edusp**, 2004.

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: **Edusp**, 2008.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: TerritÓrio e sociedade no início do século XXI.** 4. ed. São Paulo: **Edusp**, 2001.

SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: **Edusp**, 1999. p.245-259.

SÉGUIN, Anne-Marie. Les quartiers: des lieux de fragmentation? **Cahiers de géographie du Québec**, v. 55, n. 154, 2011, p. 69-73.

SERPA, Angelo. Segregação, território e espaço público na cidade contemporânea. In: VASCONSELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013.

SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico. São Paulo: **Cortez**, 2007.

SHELLER, Mimi. The new mobilities paradigm for a live sociology. **Current Sociology Review**, 2014,

SHELLER, Mimi.; URRY, John. Mobilizing the new mobilities paradigma. **Applied Mobilities**, 2016.

SILVA, Cleiton Ferreira da; LEGROUX, Jean. SILVA, Késia Anastácio Alves da; MORCUENDE, Alejandro. Entrevistas com agentes bem-informados: perspectivas para a análise da fragmentação socioespacial. GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (Orgs.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização**. São Paulo: Editora Exemplo, 2022.

SILVA, Gabriel Rodrigues da, GOMES, Cícero Wildemberg Matias. Habitação como instrumento de segregação e privação do direito à cidade. In: ENCONTRO NACIONAL DA REDE OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES, 1., 2017, Natal, **Anais...**, Natal: 2017, p.1–12.

SILVA, Jhon Cleber Moraes da. Centralidade e circuitos da economia urbana: uma análise a partir das atividades de comércio e serviços do bairro Jaderlândia III em castanhal-PA. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, n. 16, Espírito Santo. **Anais...** 2019, p.1058–1077.

SILVA, Marília do Nascimento. **O transporte público coletivo na produção do espaço: experiências cotidianas de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Recife, 2018.

SIQUEIRA, José Leônicio Ferreira de. **Trilhos: caminho dos sonhos (memorial da Estrada de Ferro de Bragança)**. Bragança, PA. 2008.

SMOLKA, Martin. Revisitando as relações entre a política habitacional (SFH) e o mercado imobiliário. In: Encontro Nacional da Anpur, 4., 1991, Salvador. **Anais...** Salvador: Anpur, 1991.

SOJA, Edward. **Seeking Spatial Justice**. University of Minnesota Press. 2010.

SOUSA, Marcos Timóteo. Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano. **Sociedade & Natureza**, v. 17, n.33, 2005, p.119-129.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: **Bertrand Brasil**, 2003.

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

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano. A produção do espaço urbano a partir do programa minha casa minha vida: inserção urbana e/ou desigualdades socioespaciais em marabá - PA. **Revista Cerrados**, Montes Claros, v.14, n.2, , 2016, p.30-51.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. LEITE, Myrelly Llays Rodrigues. Desigualdades socioespaciais e o Programa Minha Casa Minha Vida em Marabá (PA): análise dos conjuntos habitacionais Jardim do Éden e Tiradentes. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, Ituiutaba, v. 8, n. 2, 2017, p.45-62

SPOSITO, Eliseu Savério. Geografia e Filosofia. São Paulo: **Editora Unesp**, 2004.

SPOSITO, Eliseu Savério. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v.19 , e19015, 2020.

SPOSITO, Eliseu Savério. TEIXEIRA, Vanessa de Moura Lacerda. SILVA. Késia Anastácio Alves da. Mobilité Quotidienne et Accessibilité Dans la Ville Fragmentée, **Revista Cidades**: v. 14 n. 23, 2022.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralité urbaine. In: MALEZIEUX, Jacques (org.). **Industrie et Aménagement**. Paris: L'Harmattan, 1999, p.259-286.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**. México, v.54, 2004, p.114–139.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Centros e centralidades no Brasil. In: FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, M. Encarnação B. (org.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: CEGOT, p. 45-59, 2013a.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M.; VASCONCELOS, P. A. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013b.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação, fragmentações. In: XVI SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 14 a 17 de novembro de 2019, Teatro da Ufes e CCHN. **Anais...** XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana - XVI SIMPURB, 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial e consumo na periferia de São Paulo. Tlalli. **Jornal de Pesquisa em Geografia**, (8), 56–85, 2022

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão.; GÓES, Eda M. Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: **Editora Unesp**, 2013.

TEIXEIRA, Vanessa M. de L; SILVA, Cleiton F. da; PEREIRA, Cláudio S. Divisão social do espaço e fragmentação socioespacial em Mossoró/RN/Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 21, nov. 2022.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. **Terra Livre**, ano 22, v. 1, no 26, 2006.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revistado Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 51, mar./set. 2010a, p.113-137.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, jul./dez. 2010b, p. 227-255.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; PEREIRA, José Cleiton Cunha. “Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental”. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p.313-42.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. O que é trânsito. São Paulo: Ed. **Brasiliense**, 1998a

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Transporte urbano nos países em desenvolvimento. São Paulo: Ed. **Unidas**, 1998b.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. "Desvendando a política brasileira de mobilidade urbana". **Revista dos Transportes Públicos, ANTP**, 3º/4º trimestre, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: **Edição do Autor**, 2006.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

VIEIRA, Rafaella Covre; SOUZA, Vinicius Mariano. Territórios de mercado e territórios da exclusão em Marabá - PA: tendência à lógica socioespacial fragmentária?. **Boletim de Geografia**, v. 41, p. 57-71, e65195, 3 abr. 2023.

WHITACKER, Arthur Magon. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. **Scripta Nova** (Barcelona), v. XI., p. 24, 2007.

WHITACKER, Arthur Magon. Campo e cidade, cidades médias e pequenas: algumas proposições para pesquisa e debate. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs.). **Cidades médias e pequenas: teoria, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

WHITACKER, Arthur Magon; Miyazaki, Vitor. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n.º 2 (Dezembro). 2012. Pág.307-327.

WHITACKER, Arthur Magon; SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade às áreas de concentração de atividades de comércio e serviços: apontamentos metodológicos a partir de Presidente Prudente-SP. **Anais... 13º Seminário Internacional da Rede Iberoamericana de Investigadores Sobre Globalização e Território em Salvador no ano de 2014**. Salvador-BA: SEI, 2014. p.1-17.

ANEXOS

Anexo 1: roteiro agente bem-informado, secretarias de mobilidade.

Entrevista com agente bem-informado Secretaria de Mobilidade
Cidade:
Entrevistado:
Função:
E-mail:
Telefones:
Indicado por:
Entrevistador(es):
Data:
Local de realização da entrevista:
Gravada () sim () não
Transcrita () sim () não Transcrita por:
Dicas de outros contatos indicados pelo(a) entrevistado(a):
Material cedido pelo entrevistado(a):
Anotações sobre a entrevista:
<u>INTRODUÇÃO</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Para começar nossa entrevista, gostaríamos que fizesse uma avaliação geral do transporte coletivo e as mudanças ocorridas em _____ nos últimos 5 anos (aproximadamente). [Se não comentar, perguntar sobre o impacto dos aplicativos] 2. Com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), veio a exigência de que cada município fizesse seu plano. Como isso se deu em _____?
<u>STRUTURA ESPACIAL E SISTEMA DE TRANSPORTES</u>
<p>Como se organiza o sistema de transportes em _____? Linhas radiais e diametrais? Há outros tipos de linhas?</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Quantas linhas de ônibus a cidade possui e comente se estas linhas conseguem abarcar as necessidades da população que utiliza este modo de transporte? 4. Quais são os entraves que a cidade apresenta em relação à acessibilidade a diferentes áreas, ou seja, o município apresenta barreiras físicas que interrompem e impedem a circulação do transporte coletivo (efeito barreira)? 5. De que maneira o centro da cidade, ou o centro comercial e de serviços, está estruturado para receber diversas linhas de ônibus?
<u>MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE</u>
<ol style="list-style-type: none"> 6. Cite os bairros melhor servidos e os mais prejudicados em relação à mobilidade populacional e à estrutura física em termos de acessibilidade. 7. Se não tiver sido pormenorizado: Quais bairros da cidade, em função do sistema viário (ausência de avenidas e/ou ruas estreitas) dificultam a acessibilidade de seus moradores a outras áreas da cidade? 8. Quais são os principais problemas enfrentados pela população de baixa renda em relação à mobilidade em _____?
<u>MODALIDADE PÚBLICA E EMPRESAS DE TRANSPORTES</u>
<ol style="list-style-type: none"> 9. Desde quando e até quando a(s) atual(ais) empresa(s) opera(m) na cidade de _____? 10. Quais os critérios definidos no edital de concessão (ou permissão) do serviço de transportes urbanos? 11. Como avalia a atuação da(s) empresa(s) de ônibus (histórico, concorrência, qualidade, oferta, modernização e relação com o poder público).
<u>Disponibilidade das informações</u>
<ol style="list-style-type: none"> 12. As informações referentes às linhas de ônibus estão disponíveis para a população? (Site, prefeitura, secretaria...) 13. A secretaria realiza pesquisa O.D.? Está disponível?
<u>Questões específicas da cidade [quando for o caso]</u>
Caso de Castanhal
<ol style="list-style-type: none"> 14. Já vinham sendo implantadas ciclovias aqui (convergindo com a mobilidade ativa proposta na política nacional). Como são escolhidas as áreas? Para quem, prioritariamente? Plano? 15. Não há ruas de pedestres em Castanhal, como em muitas cidades. Porque? Planos? 16. Há projetos futuras no que diz respeito a Mobilidade em Castanhal?
ELABORAÇÃO: EDA GÓES (ADAPTADO POR CARRERA PARA AS CIDADES DE CASTANHAL E MARABÁ)

Fonte: FragUrb (adaptado pelo autor 2023)

Anexo 2: roteiro agente bem-informado, secretarias de planejamento.

Entrevistas com agentes bem-informados Secretarias de Planejamento	
Cidade:	
Entrevistado:	
Cargo:	
E-mail:	
Telefones:	
Indicado por:	
Entrevistador(es):	
Data:	
Local de realização da entrevista:	
Gravada () sim () não	
Transcrita () sim () não Transcrita por:	
Dicas de outros contatos indicados pelo(a) entrevistado(a):	
Material cedido pelo entrevistado(a):	
Anotações sobre a entrevista:	
INTRODUÇÃO	
1. Para começar nossa entrevista, gostaríamos que falasse um pouco da sua trajetória profissional até chegar ao _____ e sobre a experiência no cargo.	
PLANEJAMENTO	
2. Sobre o Plano Diretor, como atual governo tem lidado à excercer suas funções?	
3. [se não comentou] Prioridades atuais? Maiores desafios?	
4. Maiores dificuldades?	
5. <u>Se não citou, questionar sobre a posição da mobilidade enquanto prioridade e quais os planos futuro para a mesma?</u>	
6. Poderia fazer uma avaliação geral sobre a mobilidade urbana em Castanhal nos últimos 10 anos (aproximadamente).	
7. Uma das mudanças muito observadas no Brasil, das últimas décadas, é relativa à diversificação das formas de moradia – conjuntos habitacionais grandes, verticalização, loteamentos e condomínios fechados para diferentes segmentos sociais etc. – como vem observando tais transformações em Castanhal?	
8. Com esse crescimento há o aumento da demanda de mobilidade? A cidade já tem uma estrutura necessário para esse crescimento? Se não, quais os planos têm sido pensado diante desse panorama?	
9. Quem mais promove o crescimento da cidade (tecido urbano): os empreendedores ou o poder público? E como essa lógica influência no sistema rodoviário e no surgimento de novas vias?	
10. Como lidam com os vazios urbanos, trazem necessidades de mais investimentos?	
11. [Se não comentou antes] como foi a implantação dos conjuntos habitacionais do MCMV? Quais as vantagens e problemas decorrentes e quais tipos de planejamento de mobilidade que há para os conjuntos habitacionais desconexos da mancha urbana?	
12. Qual sua opinião sobre a expansão do condomínio fechados (espaços residenciais fechados)?	
Pedir dados de mobilidade que possam ajudar a elaborar mapas, como dados de ciclovias, novas obras etc.	

Fonte: FragUrb (adaptado pelo autor 2023)

Anexo 3: roteiro agente bem-informado, proprietários de transporte coletivos.

ENTREVISTA – EMPRESAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E PROPRIETÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO	
PERFIL	
Nome:	
Contato:	
Função:	
Idade:	
Nome da empresa:	
1 – Há quanto tempo essa empresa está no mercado?	
2 – Há quanto tempo ela atua em _____?	
3 – Qual o principal motivo dessa atuação em _____? Poderia pontuar para gente?	
4 – Quantos motoristas cadastrados atuam na cidade?	
5 – A atuação na cidade de _____ tem gerado um retorno financeiro satisfatório à empresa?	
6 – Como avaliaria a infraestrutura de trânsito da cidade?	
7 – Pontue a importância que os transportes por aplicativo exercem para a cidade.	

- 8 – Diante o crescimento acelerado da cidade sente que essa dinâmica é favorável à empresa?
 9 – Vocês enxergam um mercado promissor desse ramo para _____?
 10 – De que forma acham que seus serviços impactam a cidade?
 11 – Há alguma relação positiva com o governo em relação aos seus serviços?

Fonte: elaboração própria.

Anexo 4: roteiro agente bem-informado, *Ubers* e Mototaxistas.

ENTREVISTA – UBER'S e MOTOTAXISTAS – MOBILIDADE E CONSUMO

Nome:

Contato:

PERFIL

1 – Idade:

2 – Endereço:

3 – Ocupação profissional:

4 – É sua principal fonte de renda?

5 – Exerce outro serviço com alternativa de complementar a renda? (a) sim (b) não

Pontuar essa atividade: _____

6 – Nível de escolaridade:

7 – Renda familiar: (a) menos de um salário (b) um salário (c) dois a três salários (c) três a seis salários (d) seis a dez salários (e) Acima de dez salários

8 – Há quanto exerce sua profissão? _____

10 – Pontue o principal motivo de escolher por essa profissão?

12 – Sente que o número de mototaxistas (ou Ubers) cresce na cidade?

13 – O veículo que usa para trabalhar é próprio? a) quitado b) alugado

14 – Qual a área da cidade tem maior facilidade de acesso? Por quê?

15 – Qual a área da cidade tem menor facilidade de acesso? Por quê?

16 – Há alguma área da cidade que você não vai, não consegue ou não pode ir?

17 – Em que área da cidade busca mais passageiros?

18 – Em que área da cidade deixa mais passageiros?

19 – Em que área da cidade busca menos passageiros?

20 – Em que área da cidade deixa menos passageiros?

21 – O centro da cidade é a principal área de consumo dos seus clientes? (a) sim (b) não

Caso não seja o centro, cite outro local: _____

22 – Sente alguma dificuldade em acessar o centro? (a) sim (b) não

Pontue as principais dificuldades: _____

23 – Acha que o trânsito da cidade é um problema? Poderia pontuar os principais problemas?

24 – Sente que a infraestrutura da cidade atrapalha a mobilidade?

25 – Há engarrafamento na cidade? Quais as principais áreas onde isso ocorre?

26 – Sente que há segurança para a circulação de pedestres e ciclistas na cidade? (a) sim (b) não

27 – Há infraestrutura voltada à pedestres e ciclistas na cidade? Eles cumprem sua função a adequadamente?

28 – Acha que sua profissão é importante para a cidade? Por quê?

29 – Sem sua profissão, quais as dificuldades os moradores enfrentariam?

30 – Acha que o poder público dá atenção necessária à sua profissão?

29 – Diante o crescimento acelerado da cidade sente uma melhora ou piora na sua atuação profissional? Por quê?

30 – Como enxerga o surgimento de novas áreas habitacionais e de que forma isso influencia em seu trabalho? Sente que com isso a demanda por mototaxistas (ou Ubers) aumentam?

31 – De quais áreas habitacionais mais recebem chamadas, ocupações, loteamentos, conjuntos habitacionais?

32 – Atualmente há um número grande de condomínios fechados surgindo na cidade, eles influenciam seu trabalho de alguma maneira? Positiva ou negativamente?

33 – Fazendo um panorama, qual área, ou áreas, da cidade acredita ser a mais mal servida de serviços de mobilidade?

Fonte: elaboração própria.

Anexo 5: entrevista – ocupações e PMCMV – mobilidade e consumo.

ENTREVISTA – OCUPAÇÕES & PMCMV – MOBILIDADE E CONSUMO

Nome:

Contato:

PERFIL DOS MORADORES

1 – Idade:

2 – Endereço:

3 – Número de moradores por residência:

4 – Quantos moradores atuam profissionalmente por residência:

5 – Ocupações profissionais:

6 – Nível de escolaridade

7 – Renda familiar: (a) menos de um salário (b) um salário (c) dois a três salários (c) três a seis salários (d) seis a dez salários (e) Acima de dez salários

8 – Exerce alguma atividade, prestação de serviço, ou comércio informal com alternativa a complementar a renda (ou renda total)? (a) sim (b) não

Pontuar essa atividade: _____

HABITAÇÃO, INFRAESTRUTURA E SANEAMENTO BÁSICO BASEADO NA LEI Nº. 11.445/2007. DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

9 – Tempo que reside no município? _____

10 – Em qual município morava anteriormente? _____

11 – Pontue o principal motivo que lhe fez residir no município? _____

12 – Tempo que reside no conjunto habitacional ou ocupação? _____

13 – Teve dificuldades em obter a residência? (a) sim (b) não

Pontue as principais dificuldades? _____

14 – Morou em algum outro bairro do município antes de vir para cá? _____

15 – Onde residia anteriormente era: (a) Ocupação (b) Conjunto habitacional (c) Loteamento (d) Bairro planejado (e) Condomínio fechado

16 – Pontue o principal motivo que lhe trouxe a residir aqui _____

17 – Sua residência é: (a) própria quitada (b) própria financiada (c) alugada (d) cedida por familiar (e) cedida por empregador (f) outro: _____

18 – Tem vontade de mudar de endereço na cidade (qual)? (a) sim (b) não _____

19 – Tem vontade de mudar de cidade (qual cidade)? (a) sim (b) não _____

20 – Pontue o motivo de querer mudar de cidade ou endereço? _____

21 – Divide a casa com outros familiares (coabitação familiar)? (a) sim (b) não

22 – Há abastecimento de Água? (a) sim (b) não

23 – Há esgotamento sanitário? (a) sim (b) não

24 – Há limpeza urbana, com coleta de lixo? (a) sim (b) não

25 – Há drenagem urbana? (a) sim (b) não

26 – Há manejos de resíduos sólidos e de águas pluviais? (a) sim (b) não

27 – Há abastecimento elétrico? (a) sim (b) não

28 – De onde provém sua internet? (a) público (b) privada (c) compartilhada (d) operadora (e) não tenho acesso à internet

29 – Quais serviços de comunicação mais utiliza? (a) telefone fixo (b) celular (c) televisão (c) rádio (d) computador (e) nenhum (f) outro: _____

30 – Utilizam gás de cozinha? (a) sim (b) não

31 – Estão satisfeitos com a estrutura física de suas residências? (a) sim (b) não

32 – Pontuem os principais problemas físicos: _____

CONSUMO E MOBILIDADE

33 – Sua renda influencia na sua mobilidade? (a) sim (b) não

Pontue a principal influência: _____

34 – A localização do conjunto habitacional ou ocupação onde reside influência na sua mobilidade? (a) sim (b) não

Pontue a principal influência: _____

35 – Sente dificuldade no trajeto casa-trabalho-casa? (a) sim (b) não

Pontue as principais dificuldades: _____

36 – Sente dificuldade em acessar áreas de lazer da cidade? (a) sim (b) não

Pontue as principais dificuldades: _____

37 – Qual a área da cidade que tem maior facilidade de acesso? _____

38 – Qual a área da cidade que tem menor facilidade de acesso? _____

39 – Sente alguma dificuldade em acessar o centro? (a) sim (b) não

Pontue as principais dificuldades: _____

40 – Qual o meio de transporte mais utilizado? (a) pedestre (b) bicicleta (c) ônibus (d) mototáxi (e) transporte por aplicativo (f) carro próprio (g) outro: _____

- 41- Possui automóveis (quantos-quais)? (a) sim (b) não _____
- 42 – Há passagem de linha de ônibus onde mora? (a) sim (b) não
- 43 – Há entrada de transporte por aplicativo onde mora? (a) sim (b) não
- 44 – Há segurança para a circulação de pedestre e ciclista onde mora? (a) sim (b) não
- 45 – Há infraestrutura voltada à pedestres e ciclistas na cidade? (a) sim (b) não
- 46 – Há infraestrutura para pedestres e ciclistas que se ligam até o centro da cidade? (a) sim (b) não
- 47 – Como avalia o transporte público da sua cidade? (a) bom (b) muito bom (c) ruim (d) péssimo
- 48 – Tem acesso às cidades da Região Metropolitana? (a) sim (b) não
- Qual motivo de acesso? (a) familiar (b) consumo (c) saúde (d) educação (e) trabalho (f) outros: _____
- Quais as maiores dificuldades em acessar a Região Metropolitana? (a) elevado preço das passagens (b) falta de transporte (c) só consumo Castanhal/Marabá (d) outros: _____
- 49 – Tem acesso às cidades de outra região? (a) sim (b) não (qual): _____
- Qual motivo de acesso? (a) familiar (b) consumo (c) saúde (d) educação (e) trabalho (f) outro: _____
- Quais as maiores dificuldades em acessar essa região? (a) elevado preço das passagens (b) falta de transporte (c) só consumo Castanhal/Marabá (d) outros: _____
- 50 – O centro da cidade é a sua principal área de consumo? (a) sim (b) não
- Caso não seja o centro, cite outro local: _____
- 51 – Você costuma frequentar o centro da cidade com frequência? (a) sim (b) não
- 52 – Teve, ou tem, dificuldade em conseguir emprego? (a) sim (b) não
- As vantagens e desvantagens estão associadas a (a) distância (b) falta de transporte (c) condição financeira (d) barreiras físicas (e) outros: _____
- 53 – Tem acesso a serviços de saúde? (a) sim (b) não / (a) público (b) privado
- Se não, quais os principais motivos: (a) distância (b) falta de transporte (c) condição financeira (d) barreiras físicas (e) outros: _____
- 54 – Tem acesso a serviços de educação? a) sim (b) não / (a) público (b) privado
- Se não, quais os principais motivos: (a) distância (b) falta de transporte (c) condição financeira (d) barreiras físicas (e) outros: _____
- 55 – Onde se localizam os serviços de saúde e educação? (a) centro (b) outras áreas, quais:
- 56 – Você costuma frequentar a feira da cidade? (a) sim (b) não
- (c) outro local, qual: _____
- 57 – Compra mercadorias pela internet? (a) sim (b) não
- 58 – Que mercadorias compra pela internet que não encontra em sua cidade? _____
- 59 – Comprar pela internet é uma estratégia para fugir da dificuldade de acesso ao restante da cidade? (a) sim (b) não
- 60- Você faz compras em outras cidades? (a) sim (b) não
- Pontue os tipos de compras que costuma fazer em outras cidades: _____
- 61 – Você faz compras na região metropolitana? (a) sim (b) não
- 62 – Que mercadorias compra na região metropolitana que não encontra em sua cidade?
- 63 – Você faz compras em outra região? (a) sim (b) não
- 64 – Que mercadorias compra nessa região que não encontra em sua cidade?

Fonte: elaboração própria.

Anexo 6: FragUrb. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa: roteiro para anotações em campo.

Roteiro Percursos Acompanhados ‘Casa-Trabalho-Casa’	
Realizar o contato ligando ou mensagens via <i>WhatsApp</i>. Combinar horários exatos e chegar com antecedência para não correr o risco de se atrasar (e consequentemente atrasar o/a colaborador/a). Acompanhar o/a colaborador(a) desde sua casa até seu local de trabalho.	
Cidade:	Data:
Colaborador(a):	
Pesquisador(a):	

Nome do arquivo com a transcrição:		
Horário aproximado:		
Gravada () sim () não		
Nome do arquivo com a gravação:		
Anotações iniciais:		
Trecho 1: Anotações:	Hora (início):	Hora (fim):
Trecho 2: Anotações:	Hora (início):	Hora (fim):
*incluir linhas quantos sejam os trechos		
Anotações finais: sobre a despedida, na porta do trabalho no caso da ida, na porta de casa, no caso da volta.		
Diário do percurso. (Realizar uma síntese dos aspectos mais relevantes)		

Fonte: Frente metodológica 'Percurso Urbanos e suas Representações' (2022) e adaptada pelo autor.