



MOBILIDADE URBANA EM UMA CIDADE DE PORTE MÉDIO MARANHENSE: DESAFIOS E POTENCIALIDADES PARA A CIRCULAÇÃO EM AÇAILÂNDIA-MA

Gesiane Oliveira da Trindade ¹

RESUMO

A mobilidade urbana, embora frequentemente associada às grandes metrópoles, também afeta cidades de porte médio, como Açailândia-MA. Com cerca de 120 mil habitantes e 40 anos de emancipação, a cidade tem crescido devido à sua localização estratégica na BR-010, favorecendo a expansão urbana e, conseqüentemente, surgem desafios relacionados à mobilidade. Esta pesquisa, que está em fase inicial, tem como objetivo geral debater sobre mobilidade urbana e desigualdade social e segregação socioespacial em Açailândia-MA. O objetivo específico, seria o de relacionar a (i)mobilidade urbana e as demandas do grande capital, exemplificado pelas grandes siderúrgicas, presentes em Açailândia-MA. A metodologia envolverá revisão bibliográfica, coleta de dados secundários, observações diretas e análise de registros sobre trânsito e transporte. A pesquisa está fundamentada, teoricamente na produção social do espaço de Henri Lefèbvre e nos conceitos de verticalidades e horizontalidades de Milton Santos, que permitem compreender os processos urbanos e espaciais. Conclui-se que a (i)mobilidade urbana em Açailândia contribui para a segregação socioespacial, restringe o acesso a direitos básicos como trabalho, saúde e educação, e reforça a alienação política e discursos neoliberais e meritocráticos.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Direito à Cidade, Cidade de Porte Médio.

RESUMEN

La movilidad urbana, aunque frecuentemente asociada a las grandes metrópolis, también afecta a ciudades de tamaño medio, como Açailândia-MA. Con aproximadamente 120 mil habitantes y 40 años de emancipación, la ciudad ha crecido debido a su ubicación estratégica en la BR-010, lo que favorece la expansión urbana y, en consecuencia, surgen desafíos relacionados con la movilidad. Esta investigación, que se encuentra en una fase inicial, tiene como objetivo general debatir sobre la movilidad urbana, la desigualdad social y la segregación socioespacial en Açailândia-MA. El objetivo específico es relacionar la (i)movilidad urbana con las demandas del gran capital, ejemplificado por las grandes siderúrgicas presentes en Açailândia-MA. La metodología incluirá una revisión bibliográfica, recopilación de datos secundarios, observaciones directas y análisis de registros de tránsito y transporte. La investigación se fundamenta teóricamente en la producción social del espacio de Henri Lefèbvre y en los conceptos de verticalidades y horizontalidades de Milton Santos, los cuales permiten comprender los procesos urbanos y espaciales. Se concluye que la (i)movilidad urbana en Açailândia contribuye a la segregación socioespacial, restringe el acceso a derechos básicos como el trabajo, la salud y la educación, y refuerza la alienación política, así como los discursos neoliberales y meritocráticos.

Palabras clave: Movilidad Urbana, Derecho a la Ciudad, Ciudad de Tamaño Medio.

INTRODUÇÃO

¹ Professora de Geografia do Instituto Federal do Pará - IFPA, gesiane.trindade@ifpa.edu.br ;



Necessidade central para a organização social na cidade é a circulação. A existência de fixos e fluxos (SANTOS, 2008) é condição vital para a constituição da própria construção de espaço geográfico. A maior fluidez no espaço, seja de pessoas, mercadorias ou capitais é necessário para viver a cidade de forma a exercer a cidadania e o direito à cidade (LEFÉBRVE, 2001).

Na contemporaneidade, a busca por cidades mais sustentáveis, ecologicamente equilibradas esbarram, certamente, na questão da mobilidade urbana. Um espaço urbano equipado que atenda as demandas de comunidades humanas, estas por sua vez, que estão cada vez mais concentradas em cidades, é sem dúvida, um dos objetivos da proposta de Desenvolvimento Sustentável. Nesse sentido, há de se considerar assim, que a mobilidade urbana se constitui em tema de grande relevância para pensar os espaços urbanos hoje e mesmo no futuro.

O transporte coletivo, por meio de ônibus, historicamente tem sido a principal solução encontrada para garantir, especialmente a mobilização da população para o funcionamento das estruturas industriais, comerciais e prestadoras de serviços. Em algumas áreas metropolitanas, a mobilidade é possibilitada pelo uso de metrô, trens e a bicicleta. Há o incremento com o automóvel individual, o serviço de táxis e também a introdução de serviços de aplicativos mais modernos, como o uber ou 99, para citar os mais populares.

Muito além, entretanto, do papel de suporte às ligações entre locais de trabalho e residência, o sistema de mobilidade possui uma relação estreita com a cidade e com o espaço. Sem dúvida, uma das mais importantes características da mobilidade, notadamente das infraestruturas de transporte, são as mudanças na acessibilidade em seu entorno, ao serem implantadas, expandidas ou melhoradas.

Essa diferença de acessibilidade permite mudanças significativas na realização de atividades sociais e econômicas em geral. Fator de aumento de produtividade e instrumento de políticas sociais são algumas das formas nas quais as externalidades da implantação do sistema de transporte se apresentam.

A mobilidade urbana não se reduz à compreensão e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e das coisas, mas insere-se e impacta em ambiente muito mais complexo, o da própria organização das cidades e das atividades nelas executadas (BRASIL, 2015).

A mobilidade urbana é um ponto central a ser debatido, principalmente nas grandes metrópoles, que contam um adensamento populacional muito elevado. Entretanto, não é um problema exclusivo dessas grandes aglomerações. As cidades pequenas, cidades médias e as de



porte médio paradoxalmente vem apresentando uma problemática similar, questão essa pouco debatida na geografia urbana. A mobilidade em cidades pequenas e médias se complexifica pela pouca disponibilidade de ônibus coletivos; pela baixa rede de ciclovias e ciclofaixas; ausência de mecanismos alternativos, a exemplo dos carros de aplicativos; poucas estratégias tecnológicas que visem amenizar ou mesmo pontuar a mobilidade como um problema urbano fundamental.

As cidades pequenas e médias em geral, contam com uma rede de mobilidade pautada no trabalho fornecido por mototáxis, táxi coletivos, ou mesmo pela obrigatoriedade de aquisição de um transporte particular (motocicleta ou automóvel). Nessa situação, a dificuldade na mobilidade afeta sobremaneira o acesso a serviços como saúde, educação e lazer da população mais pobre urbana. Desta feita, mesmo o indivíduo, morando em uma cidade pequena, média ou de porte médio, terá na mobilidade um grande desafio, vivenciando apenas partes da cidade e não sua totalidade e redes de serviços (SANTOS, 2008). Diante dessas premissas iniciais, observamos a situação de cidades de porte médio, como é o caso de Açaíândia-MA. As dificuldades de mobilidade urbana afetam a vida dos cidadãos, comprometendo assim o exercício de cidadania plena e o acesso a equipamentos urbanos. Nesse sentido, questiona-se, em sua devida proporção, a cidade de médio porte é uma mera reprodutora dos problemas enfrentando nas grandes metrópoles?

O objetivo geral desse estudo é debater sobre mobilidade urbana e desigualdade social e segregação socioespacial em Açaíândia-MA. Ressaltamos ainda, que o presente estudo está em fase inicial, para tanto, foi estabelecido o seguinte objetivo específico: a) Relacionar a (i)mobilidade urbana e as demandas do grande capital, exemplificado pelas grandes siderúrgicas, presentes em Açaíândia-MA.

METODOLOGIA

A realização desta pesquisa utilizou algumas técnicas de investigação que possibilitaram a construção de uma pesquisa social de caráter qualitativo. Foram elas: a pesquisa bibliográfica, a análise documental e levantamento de dados secundários diversos relacionados ao tema de pesquisa. Como bem salientou Zago (2003), nenhuma técnica de pesquisa dá conta de captar completamente a multidimensionalidade do problema pesquisado. Desta forma, necessitamos respeitar os princípios éticos da pesquisa e de objetividade. Apesar de todo o aparato das técnicas de investigação e mesmo do método de análise, é necessário uma imaginação social científica inerente ao pesquisador que deverá norteá-lo em sua pesquisa (GASKELL, 2008).

A presente pesquisa está assentada na teoria da produção do espaço, proposta por Milton Santos ainda na década de 1970. Assim, o pensamento foi, de certa forma, guiado por tal teoria,



de modo a confrontá-la a partir da realidade empírica estudada, o que exige pensá-la contemporaneamente e de maneira atualizada, enfatizando assim o materialismo histórico e dialético.

A dialética é enfatizada na teoria a partir da relação estabelecida entre os dois circuitos da economia ou mesmo das verticalidades e horizontalidades, uma vez que ora são conflitantes, ora são complementares. Portanto, seria uma combinação de pensamento dialético e estruturalista. Segundo Demo (1995) não existe uma única dialética, mas inúmeras dialéticas. O autor acredita que o modo de pensar proposto pela dialética histórico-estrutural equilibra o jogo entre as condições objetivas e subjetivas. Por condições objetivas o autor aponta aquelas externas ao homem, ou dadas sem sua opção própria, a exemplo da divisão dos sexos, da desigualdade social e das necessidades materiais. As condições subjetivas, por sua vez, são aquelas dependentes da opção humana, qual seja, a capacidade dos homens em construir a história em partes no contexto das condições objetivas.

Compreendemos que os métodos de investigação científica são incompletos e carentes de adaptações de acordo com a necessidade da pesquisa e do pesquisador.

Nesse sentido, consideramos primordial em nossas interpretações da produção do espaço urbano Açailandense, dois princípios: o conflito social, provenientes de duas lógicas presentes na mobilidade; as demandas dos cidadãos de Açailândia, com foco nos pobres urbanos (horizontalidades) e as demandas do grande capital, exemplificado pelas necessidades de mobilidade pelas indústrias siderúrgicas (verticalidades). E consequentemente as multitemporalidades decorrentes destas duas ordens.

Na dialética materialista, a transformação só é possível através do conflito e da contradição. Conforme Demo (1995), o conflito social é importante na estrutura da história. Partindo da premissa de que toda formação social é suficientemente contraditória para ser historicamente superável, o referido autor argumenta que toda formação social gesta dentro de si as condições necessárias para o surgimento de outra sociedade. Sendo assim, é necessário analisar criticamente a mobilidade urbana em Açailândia vislumbrando um futuro ancorado na justiça social, tendo por base o direito à cidade a partir da mobilidade urbana.

REFERENCIAL TEÓRICO

Cidade e urbano são compreendidos, com base em Lefèbvre (2001), na dupla dimensão de forma e conteúdo. O urbano configura-se, segundo o mesmo autor, como o lugar “do encontro”, palco da aglomeração, não só de pessoas, mas principalmente de relações que se criam e recriam no cotidiano, sendo a cidade a principal forma material de manifestação espacial desse fenômeno. Enquanto a cidade é caracterizada pela realidade prático-sensível,



pela morfologia material, o urbano é formado de relações sociais e modos de vida, isto é, pela morfologia social. Ambos, a cidade e o urbano, não existem fora da realidade material, por isso não almejamos aqui dissociar cidade e urbano, mas entendê-los de maneira complementar (LEFÈBVRE, 2001). A cidade é uma obra construída no espaço. Este, por sua vez, deve ser considerado em sua multidimensionalidade (concebido, percebido e vivido) e enquanto condição, meio e produto das relações sociais (LEFÈBVRE *apud* SOUZA, 2009).

O espaço para Santos (2008) é formado por um sistema de ações e de objetos indissociáveis, solidário e também contraditório, que interagem entre si e formam um único quadro. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a maneira como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de novos objetos ou se realiza sobre objetos preexistentes. Segundo Santos (2008), atualmente os sistemas de objetos estão cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e, cada vez mais, tendentes a fins estranho ao lugar e a seus habitantes. É nesse sentido que orientaremos nossa discussão a fim de identificar demandas locais e globais confrontando e/ou se articulando na produção do espaço e as demandas por mobilidade urbana em Açailândia-Ma.

As políticas de integração regional que se deram na Amazônia, principalmente após 1960, modificaram sobremaneira o espaço regional. Foram introduzidas, assim, novas lógicas de surgimento de núcleos urbanos e de organização da rede urbana; lógicas estas que privilegiaram a estrada no que se refere ao nascimento de novos núcleos urbanos e trazem um conjunto de novas relações para a região, juntamente com os grandes objetos e os novos sistemas técnicos, responsáveis pela parcial urbanização do território, destacando que é exatamente nesse contexto que surge a cidade Açailândia-MA, ao longo da BR 010, exemplificando o padrão de circulação estrada-terra firme-subsolo (PORTO-GONÇALVES, 2001).

Esses elementos fizeram com que diversas interpretações fossem feitas a respeito do processo de urbanização na Amazônia, dentre as quais podemos destacar umas das mais difundidas, por meio da qual a região é identificada como nova fronteira do capital, conforme sustenta Becker (1998), para quem a fronteira tem um tempo diferente do resto do território nacional, apresentando um ritmo de transformação mais acelerado e nela se sucedendo rapidamente as inovações.

O fenômeno urbano tardio e acelerado traz consequências socioespaciais para pensar a vida em cidades no Brasil atual. A formação de cidades com infraestruturas ineficientes, os problemas de cunho socioambientais, a demanda por posto de empregos formais ou até mesmo



a intensificação dos circuitos inferior da economia (SANTOS, 2008) são decorrentes em grande medida do processo histórico do fenômeno urbano no Brasil.

Ocorre que a tendência mundial da concentração humana são as cidades, naquilo que Lefebvre (2008) nomeou como 'Revolução Urbana', o modo de vida cada vez mais modernizado ou tecnificado, sendo produto da difusão de um sistema de valores urbanos, difundido por uma psicoesfera urbana (SANTOS, 2008).

Conforme o exposto, compreende-se a vida em cidades como fenômeno irreversível até o presente, pelo contrário, muito incentivado por processos que ocorrem em espaços agrários, tendo como exemplo a mecanização do campo e a agricultura globalizada. Sendo assim, precisamos debater as inúmeras problemáticas que envolvem o viver urbano.

Ao consideramos a cidade, como unidade de comando de produção principal no capitalismo, assumimos também que é nela que as principais contradições e problemas decorrentes deste modelo de produção se concentra e se faz mais nítido. Os problemas e dilemas que assolam o viver urbano são múltiplos, dentre eles se destacam: a segregação socioespacial, a violência, a periferização, a formação de ilhas de calor, a poluição do ar, a demanda por moradia, demanda pelo tratamento de água e esgoto e muitos outros. Todavia, cabe destacar que elencamos para debater nesse trabalho, as questões que envolvem a mobilidade urbana.

O direito de ir e vir estão assegurados na constituição federal (artigo 5º, XV) é direito conferido a todo cidadão pela declaração dos direitos humanos da ONU, assinada em 1948. Contudo, na vida cotidiana nas grandes metrópoles e cidades médias o tema ainda se constitui em problemática latente. Apesar dos esforços, com a multiplicidades de meios de circulação existentes, observa-se que há muito ainda avançar neste tema.

As cidades médias, de porte médio e mesmo pequenas não deveriam em tese, apresentar tais problemáticas, tendo em vista seus reduzidos tecido urbanos quando comparados com a metrópole. Todavia, este pensamento inicial não se confirma quando focalizamos o olhar no espaço vivido dessas cidades. O 'reduzido' mercado consumidor dos serviços de transporte público, não se faria interessante, ou mesmo, não geraria lucro suficiente, para uma implantação de uma frota que atenda de forma digna a comunidade de moradores de cidades médias e pequenas. Como resultado, observa-se uma cidade com poucas alternativas de transporte públicos e com o cerceamento do seu direito de ir e vir, afetando assim o exercício da cidadania, comprometendo o seu direito à cidade e intensificando a segregação socioespacial intraurbana.

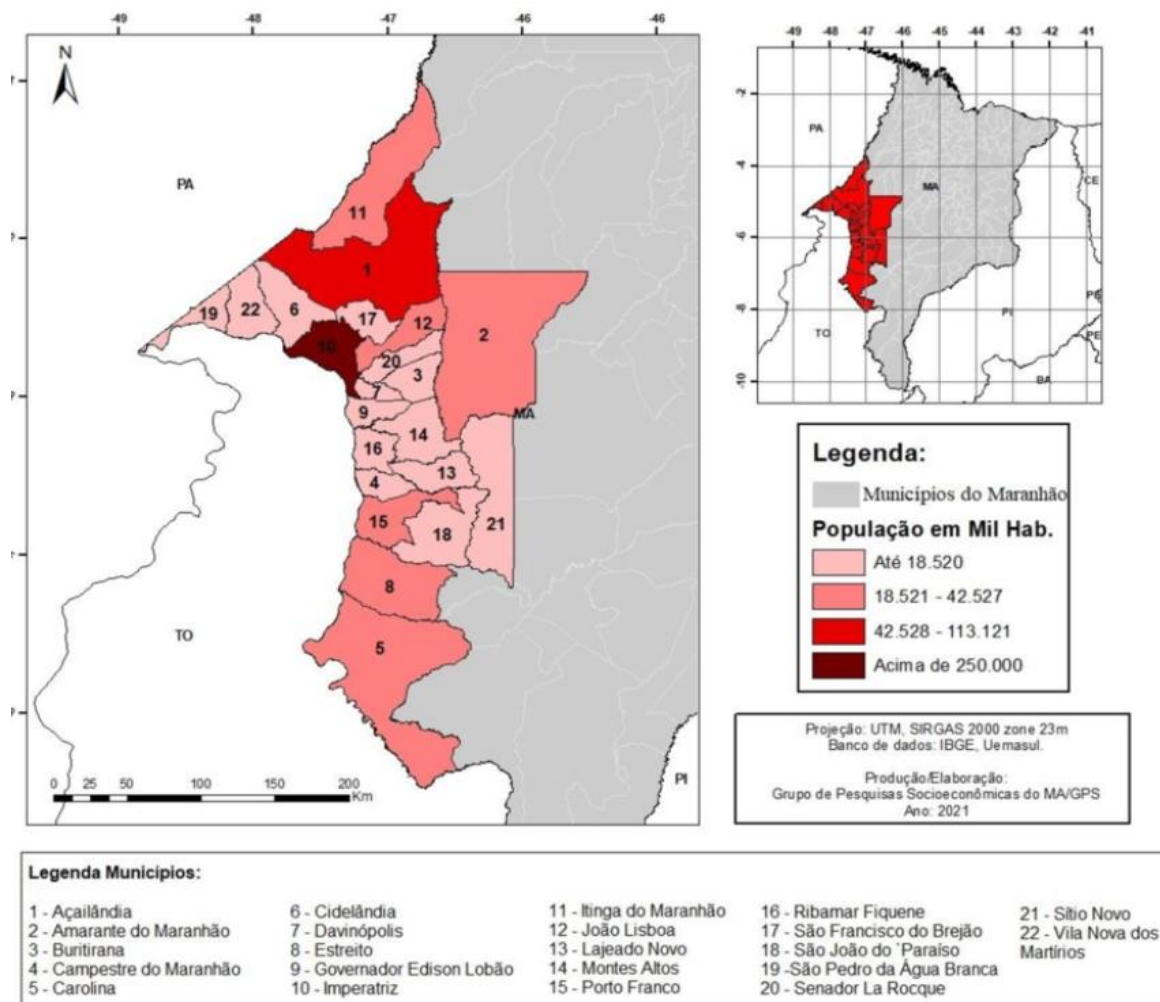
RESULTADOS E DISCUSSÃO

O surgimento de Açailândia (mapa 01) se deu com a abertura da rodovia Belém-Brasília, em 1958, nas proximidades do Riacho Açailândia, ponto de apoio da Rodobrás (1962),

empresa responsável pela construção da BR 010, no contexto da expansão rodoviária do Brasil, a partir de governos desenvolvimentistas. O povoado de Açailândia pertencia ao município de Imperatriz-MA. Em (1985) ocorre a emancipação de Açailândia, alcançando assim o posto de cidade independente.

Atualmente a cidade desempenha papel relevante na hierarquia urbana regional maranhense, com uma distância de aproximadamente 70 quilômetros de Imperatriz, Açailândia oferece uma grande variedade de serviços e comércio, atraindo assim, grande fluxo populacional oriundo de localidades que as circundam, de maneira mais imediata, tais com Cidelândia, Itinga-MA, Itinga-PA e São Francisco do Brejão.

Mapa 01. Mapa da Região Tocantina Maranhense



Fonte: (OLIVEIRA, SILVA, 2023).

O mapa acima mostra Açailândia como município mais populoso da Região Tocantina, ficando atrás apenas de Imperatriz. Essa densidade populacional está relacionada com o movimento migratório para direcionado decorrente de sua localização estratégica no contexto regional. A cidade é cortada por duas importantes ferrovias nacionais, quais sejam; a estrada de Ferro Carajás, que conecta a exploração mineral de Paraupébas-PA ao porto de exportação Itaqui, em São Luiz-MA, gerenciada pela empresa VALE. E a Ferrovia Norte-Sul, composta por diversos trechos, que conecta Açailândia a Estrela d'Oeste (SP). O trecho entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO) está sob responsabilidade da concessionária VLI (figura 01).

Figura 01. Ferrovia Norte-Sul.



Fonte: massa – paisagem e automação, 2025.
Disponível em: <<https://massa.ind.br/ferrovia-norte-sul/>>

Açailândia, portanto, está localizada naquilo que foi alcunhado por Michelotti, et al. (2025) de Rotas de Sacrifício da Amazônia. São consideradas rotas de sacrifício, os caminhos abertos por grandes projetos de logística e infraestrutura, como corredores rodoviários e ferroviários e suas vinculações a portos de exportação, pensados para fazer fluir os fluxos de valor, matéria e energia das lógicas violentas e devastadoras de expansão capitalista na Amazônia. Esse sistema logístico, que interliga distintas frentes econômicas engolem a sociobiodiversidade amazônica e destroçam as populações que ainda nutrem uma ligação com a terra, com a floresta, com o rio e com o mar (MICHELOTTI, et al., 2025).



Esse contexto socioeconômico, fomentou a pulverização de um distrito industrial constituído principalmente por siderúrgicas, como é o caso da Viena e da Aço verde do Brasil (foto 01), tais empreendimentos tem gerando grandes mudanças socioespaciais em Açailândia, em vários aspectos, sobretudo o ambiental. A poluição atmosférica devido a emissão da fuligem provenientes da queima de combustíveis tem gerando problemas de ordem socioambiental, em especial no distrito do Pequiá (SOARES, 2017). No que se refere a questão da mobilidade intraurbana e sua relação com esse setor produtivo, podemos inferir a inserção de grandes caminhões com toras de madeiras (foto 02) (em especial o eucalipto) que marcam a paisagem intraurbana de Açailândia, assim como o fornecimento de ônibus particulares para transportar os funcionários da siderúrgica até suas residências e vice e versa, tendo em vista o deficitário transporte público municipal.

Foto 01: siderúrgica Aço verde do Brasil.



Fonte: Aço Verde do Brasil, 2025. Disponível em: <<https://avb.com.br/a-avb/>>

Foto 02: Transporte de Eucalipto.

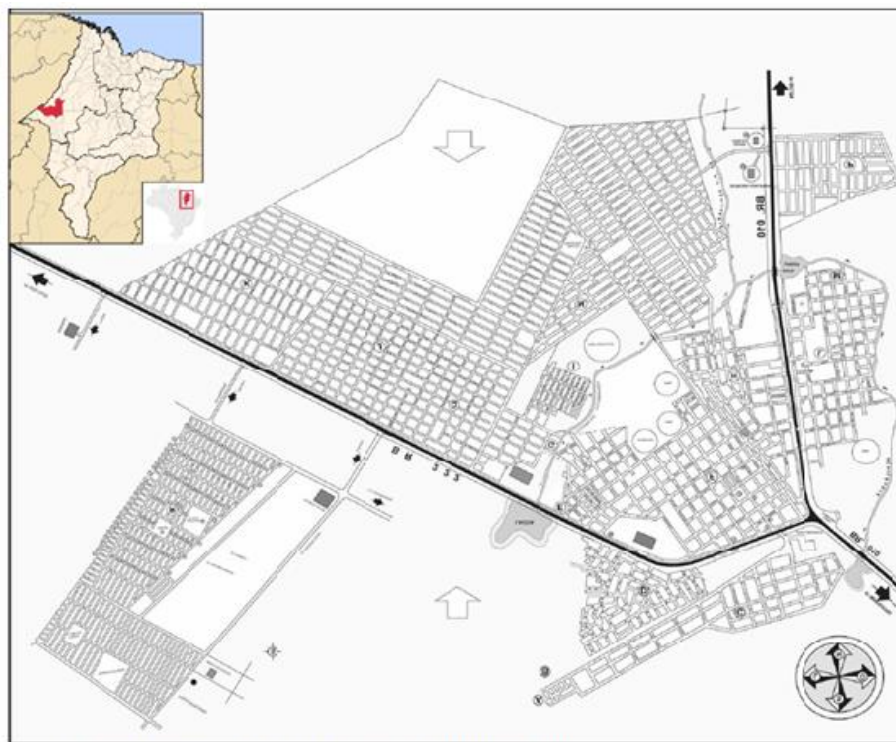


Fonte: Autora, 2023.

Podemos inferir que a mobilidade intraurbana, para o funcionamento dos empreendimentos relacionados a lógica do grande capital, funciona de forma fluída e satisfatória em Açailândia. Essa interface é representante das verticalidades espaciais (Santos, 2008) de uma lógica organizacional que se rebatem na produção do espaço urbano de Açailândia. E cria na população a imagem distorcida das grandes siderúrgicas como símbolo de desenvolvimento e modernização frente ao desenvolvimento urbano. Compreende-se que a produção do espaço geográfico se dá invariavelmente pelas lógicas mais orgânicas e pelas horizontalidades espaciais, no que se refere ao tema desse trabalho, a mobilidade, é necessário enfatizar que existem outras demandas por transporte, mobilidade e acessibilidade por grande parte da população pobre da cidade.

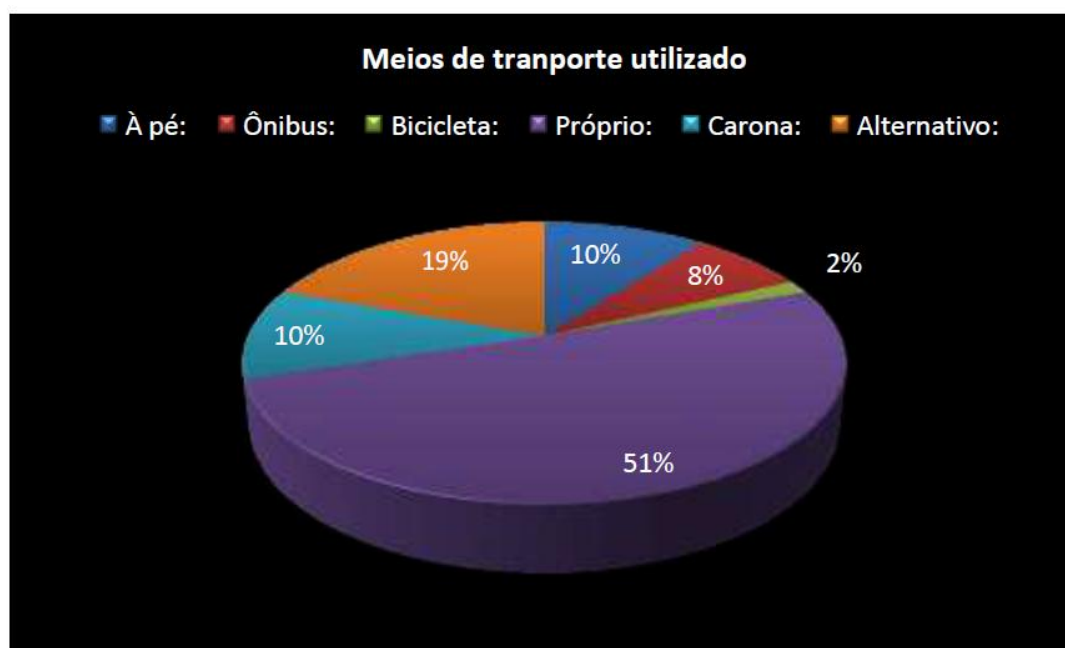
Segundo dados do IBGE, Açailândia abriga uma população de cerca de 120.000 habitantes, fato que possibilita classificá-la como uma cidade de porte médio (cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes). A vertiginosa evolução populacional, tendo em vista que a cidade se emancipou há menos de 50 anos, nos possibilita pensar o processo de expansão do tecido urbano atual. A observação da paisagem permite identificarmos o crescimento em forma de loteamentos horizontais nas áreas de expansão da cidade, assim bem como a formação de núcleos secundários, como é o caso do bairro Vila Ildemar (CORRÊA, 1993). Com o aumento populacional e expansão urbana, novas demandas por mobilidades surgem, assim como cresce a frota de veículos particulares que circulam na cidade. Seguindo modelos de circulação de muitas metrópoles brasileiras, Açailândia, apresenta ineficaz planejamento urbano, acrescentando-se ainda a problemática de intensos processos erosivos na área urbana (MIRANDA; LIMA, 2021). A cidade não conta com rodovias estaduais, porém é cortada por duas rodovias federais, que são: BR-010 e BR-222 (mapa 02). Fato que intensifica as ações da Polícia da Rodoviária Federal no espaço intraurbano. A rodovia que apresenta mais quilômetros construídos dentro da área de referência é a BR-222 (aproximadamente 90 km) e a com menor quilometragem a BR-010 (aproximadamente 87 km) (ACAILÂNDIA, 2019).

Mapa 02. Açailândia – perímetro urbano entre duas rodovias



Fonte: Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Açailândia, 2010.

Segundo os dados apresentados pelo Plano Municipal de Saneamento Básico; diagnósticos da situação da prestação os serviços de saneamento básicos de 2019, o direito de ir e vir das pessoas que residem na cidade é reduzido, pois a existência de transporte público é irrisória. Afirma-se isto, em virtude do resultado da pesquisa feita com os moradores, onde apenas 51% dos entrevistados trafegava com frequência, pois possuem transporte próprio; 49% se locomovem com bicicletas, transportes alternativos (táxi, moto táxi e vans), as caronas, à pé e os poucos ônibus que fazer percursos em BR's. (gráfico 01) (AÇAILÂNDIA, 2019).



Fonte: (AÇAILÂNDIA, 2019).

Um dos principais serviços oferecidos é o de táxi lotação, onde um carro de passeio particular é usado para rodar em alguns pontos da cidade. Os serviços de mototaxistas também são amplamente utilizados pela comunidade, constituindo-se também em um dos principais ocupação profissional da população, em geral masculina. Há de se observar a oferta dos serviços de moto-táxis em finais de semana, e mesmo durante a noite, onde os valores são mais elevados. Sábado e domingo que seriam dias destinados ao descanso e/ou lazer, o transporte público torna-se quase inviável, dado a baixa oferta.

A partir desses dados iniciais e da observação do lócus de pesquisa, nota-se a baixíssima disponibilidade de linhas de ônibus na cidade, a inexistência de ciclovias e ciclofaixas, assim como a noção de acessibilidades para deficientes visuais ou físicos.

A (i)mobilidade urbana em Açailândia vem contribuindo para o aprofundamento da segregação socioespacial, do não acesso à direitos básicos como educação e lazer. Contribui e



é consequência da pobreza urbana, o que por sua vez, vulnerabiliza as camadas mais pobres da cidade a processos perversos como a cooptação para o trabalho análogo à escravidão, amplamente debatido por Soares (2017). Observa-se que a mobilidade urbana deficitária contribui para a maximização do automóvel próprio, ser tomado como símbolo de status social e alienação política, nesse sentido há o reforço de discurso meritocráticos e neoliberais presentes na sociedade local.

Vasconcellos (2018) identifica dois tipos de conflitos da mobilidade no contexto urbano das cidades: (1) o conflito físico, que é o mais facilmente percebido, onde dois corpos tentam ocupar o mesmo espaço, ou, traduzido para a mobilidade, dois veículos diferentes disputam o mesmo espaço no ambiente urbano; e (2) o conflito político, onde os interesses e as necessidades dos usuários medem a força entre os papéis que cada um exerce na sociedade, impactando na política do planejamento da circulação, que possui como produto um plano de mobilidade urbana. Ambos os conflitos se fazem presentes no espaço intraurbano de Açaílandia, onde suas vias centrais são fortemente disputadas por caminhões, ônibus pertencentes a empresas particulares, carros e motocicletas particulares, ciclistas, carroças e pedestres, propiciando acidentes de trânsito, muitas vezes fatais. E ainda assim a (i)mobilidade urbana é latente e atua como vertente de aprofundamento das desigualdades sociais. Desta feita, é necessário investigar como a gestão e o poder público compreende a questão da mobilidade naquela cidade. Objetivo esse a ser alcançado em um próximo momento dessa pesquisa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho teve como tema central a mobilidade urbana em cidades de porte médio. Trata-se de pensar a produção do espaço urbano em uma cidade da Amazônia Oriental, que surge com a expansão das redes rodoviárias no Brasil, ao longo do trecho denominadas 'rotas de sacrifício' (MICHELOTTI, et al., 2025). Para além da relevância da dinâmica urbano-regional, esta pesquisa analisa o espaço intraurbano de Açaílandia e a construção do direito à cidade sob a égide da mobilidade urbana, acessibilidade e segregação socioespacial.

A Açaílandia-Ma tem aproximadamente 40 anos e teve uma evolução populacional relevante. Atualmente o município conta com aproximadamente 120 mil habitantes, por sua localização estratégica do ponto de vista da logística para o grande capital, representado sobretudo pelas siderurgias e sua cadeia produtiva, a cidade vem sobre diversos impactos socioambientais e socioespaciais que se rebatem na produção do espaço urbano e na (i)mobilidade urbana.

A rede de transporte público ineficiente limita o acesso da população mais pobre a serviços e equipamentos urbanos básicos, como educação, saúde, cultura e lazer e ao trabalho,



conforme aponta documento da própria prefeitura (AÇAILÂNDIA, 2019). A (i) mobilidade fomenta, assim, o processo de endividamento com veículos privados, e transforma veículos motorizados individuais como elemento de necessidade básica e símbolo de status social para os cidadãos. Desta feita, é necessário avançarmos nesta pesquisa nos tragam diferentes perspectivas da necessidade de mobilidade urbana seja pelo poder público, em seus atos de planejamento urbano e também da comunidade em geral de Açailândia.

REFERÊNCIAS

- AÇAILÂNDIA. *Plano Municipal de Saneamento Básico: diagnósticos da situação da prestação dos serviços de saneamento básico*. Açailândia, 2019.
- BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensada. In: BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. (orgs.). *Fronteira amazônica: questões sobre o território*. Brasília: Editora UnB, 1998. p. 131-144.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana* / Tarcisio Nunes... [et al.]; organizadores. Brasília: MMA, 2015.
- CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1993. (Série Princípios).
- DEMO, P. *Metodologia científica em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 1995.
- FERNANDES, F. *Marx e Engels: história*. São Paulo: Ática, 1989.
- GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (orgs.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008.
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- MARTINS, J. S. As temporalidades da história na dialética de Lefebvre. In: MARTINS, J. S. (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MICHELOTTI, F; MALHEIRO, B; SOUZA, H; GUARNIERE, A.; SARTORE, R. Geografia dos conflitos territoriais: a guerra capitalista contra a vida na Amazônia. In: **COMISSÃO PASTORAL DA TERRA**. *Atlas dos conflitos no campo brasileiro*. Goiânia: Comissão Pastoral da Terra, 2025. p. 44–51. Organização: Centro de Documentação Dom Tomás Balduino; UERJ. FFP. Grupo de Estudos, Pesquisas e Extensão em Geografia Agrária – GeoAgrária; UFF. Laboratório de Estudos sobre Movimentos Sociais e Territorialidades – Lemto.
- MIRANDA, A. C. S.; LIMA, A. M. M. Voçorocas urbanas e protocolo de avaliação de risco geoambiental aplicado em Açailândia-MA. *Revista Brasileira de Geografia Física*, v. 15, n. 2, p. 721-735, 2021.
- OLIVEIRA, A. B; SILVA, A.M.B. Desigualdades espaciais e difusão de COVID-19 na Região Tocantina do Maranhão, Brasil. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 24, n. 92, p. 211–225, abr. 2023. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/63461>. DOI: <http://doi.org/10.14393/RCG249263461>. Acesso em: 20 out. 2025.
- PORTO-GONÇALVES, C.W. *Amazônia, Amazônias*. São Paulo: Editora Contexto, 2001.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2008.
- SOARES, F. S. *Escravos na Amazônia: geografando histórias de trabalhadores rurais do Maranhão no Pará*. 2017. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.



ENANPEGE
XVI Encontro Nacional de Pós-Graduação e
Pesquisa em Geografia

SOUZA, C. B. G. A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. *Revista Confins*, n. 5, mar. 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5633>. Acesso em: 15 nov. 2013.

ZAGO, N. A entrevista e seu processo de construção: reflexões com base em experiências práticas de pesquisa. In: ZAGO, N.; CARVALHO, M.; VILELA, R. (orgs.). *Itinerários de pesquisa: perspectivas qualitativas em Sociologia da Educação*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.