



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ANANINDEUA  
FACULDADE DE GEOGRAFIA

TALITA SILVA DOS MILAGRES

**DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
BELÉM: O CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM BENEVIDES - PA**

ANANINDEUA - PA

2026

TALITA SILVA DOS MILAGRES

**DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
BELÉM: O CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM BENEVIDES - PA**

Monografia apresentada à Faculdade de Geografia da  
Universidade Federal do Pará, Campus Universitário  
de Ananindeua, como requisito parcial para a  
obtenção do Título de Licenciada em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Jônatha Rodrigo de Oliveira  
Lira

ANANINDEUA – PA

2026

TALITA SILVA DOS MILAGRES

**DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
BELÉM: O CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM BENEVIDES - PA**

Monografia apresentada à Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Ananindeua, como requisito parcial para a obtenção do Título de Licenciada em Geografia.

RESULTADO: \_\_\_\_\_ NOTA: \_\_\_\_\_

ANANINDEUA, 27 de FEVEREIRO de 2026.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Jônatha Rodrigo de Oliveira Lira (orientador)  
Escola de Aplicação/ Universidade Federal do Pará

---

Prof. Dr. Daniel Araújo Sombra Soares (examinador interno)  
Faculdade de Geografia/ Campus Ananindeua/ Universidade Federal do Pará

---

Prof. Me. Gesiane Oliveira Trindade (examinador externo)  
Instituto de Ciência, Tecnologia e Educação do Pará/ Instituto Federal do Pará

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, fonte de toda sabedoria e fortaleza, por tudo o que sou e pelo que tenho, ciente de que cada conquista alcançada é fruto de Sua graça. Desde o início até a conclusão desta importante etapa da minha trajetória acadêmica, foi a Sua misericórdia, renovada diariamente, que me sustentou, concedendo força, coragem, vigor, ânimo e determinação para enfrentar os inúmeros desafios vivenciados ao longo desse percurso.

Aos meus pais, Enivaldo dos Milagres e Antônia Silva, expresso minha profunda gratidão, mesmo com limitações em sua formação escolar, sempre me incentivaram a buscar meus objetivos profissionais e acadêmicos. Sou grata pelos ensinamentos, princípios e valores transmitidos, os quais foram fundamentais para minha formação humana e cidadã. Muito obrigada por todo o apoio, dedicação e por me proporcionarem a oportunidade de concluir mais uma etapa significativa da minha vida.

Às minhas irmãs, Vanize e Liliane, agradeço por fazerem parte da minha história, pelo amor, carinho, companheirismo e respeito que sempre demonstraram ao longo da minha caminhada e por sempre estarem presentes nos momentos que precisei.

À minha querida tia Ione Pamplona e ao meu tio Ricardo Moestar (*in memoriam*), registro meu sincero agradecimento pelo apoio incondicional, pela acolhida generosa em seu lar e por todo auxílio prestado em um período marcado por intensos desafios e importantes descobertas em diversas dimensões da minha vida.

À minha irmã e amiga Jheniffer Hortência, minha eterna gratidão pela paciência, pelo amor e pelo cuidado dedicados a mim e à minha filha. Agradeço pelo constante incentivo, pelo apoio emocional, pela ajuda nos trabalhos acadêmicos e por estar presente nos momentos em que mais precisei, especialmente ao assumir o cuidado da minha filha durante o período em que estive na universidade. Seu apoio foi essencial para a concretização desta conquista.

Agradeço à minha amiga Marjorie Roberta por integrar meu ciclo de amizade e pelo incentivo constante ao longo deste percurso acadêmico. Por meio de sua atuação profissional, foi possível vislumbrar caminhos para a implementação de políticas públicas abordadas nesta pesquisa, o que contribuiu significativamente para a ampliação de meus conhecimentos e para o aprofundamento das reflexões desenvolvidas neste trabalho.

Agradeço aos meus amigos da Universidade, em especial a Camilly Campos, David Williams, Elinaldo Caldas e Richard Pinheiro por me incluírem nos grupos de trabalho e por, com sensibilidade e compreensão diante de minhas limitações, oferecerem apoio, incentivo e colaboração constantes. Suas contribuições foram fundamentais para o meu desenvolvimento acadêmico e para o aprimoramento em diversas outras áreas da minha formação.

Manifesto, ainda, minha profunda gratidão a minha querida amiga Yasmin Batista pela amizade, parceria, companheirismo e carinho, bem como por todo o apoio prestado ao longo desta caminhada. Agradeço pela pessoa que é comigo e pela presença constante, com a convicção de que essa parceria ultrapassa os muros da universidade.

Gostaria de expressar minha sincera gratidão ao querido Alex Baima Amaral, por sua generosidade de compartilhar seus conhecimentos e experiências, bem como sua contribuição e disponibilidade em colaborar nas atividades de campo e coleta de dados empíricos, seu apoio e dedicação foram essenciais para a construção final deste trabalho.

Agradeço aos excelentes profissionais Prof.<sup>a</sup> Me. Gesiane Oliveira e Prof. Dr. Daniel Sombra, que integraram a banca examinadora deste trabalho, pela disponibilidade e pelo tempo dedicado à análise criteriosa deste Trabalho de Conclusão de Curso. Ao Prof. Dr. Daniel Sombra, registro ainda meu especial reconhecimento pela contribuição ao longo da graduação, tendo ministrado diversas disciplinas que foram de fundamental importância para o meu desenvolvimento acadêmico. Sua atuação docente e produção intelectual o consolidam como uma relevante referência no campo da Geografia.

Agradeço, de forma especial, ao meu querido orientador, Prof. Dr. Rodrigo Lira, por acreditar na relevância do desenvolvimento deste trabalho, cujo tema se mostrou profundamente significativo em meu cotidiano acadêmico e pessoal. Mesmo diante de uma agenda extensa, sempre demonstrou disponibilidade, dedicação e atenção, contribuindo para o aprimoramento desta pesquisa. Registro minha profunda admiração por sua atuação profissional e expressei minha gratidão pela oportunidade concedida como bolsista, ao integrar o grupo de pesquisa Ensino de Geografia da População, o qual possibilitou importantes produções acadêmicas e me proporcionou o privilégio de conhecer e dialogar com excelentes profissionais da área da Geografia.

Expressei minha profunda gratidão à minha querida e amada filha, Stella Vitória, que, mesmo sem compreender plenamente as circunstâncias deste percurso, demonstrou sensibilidade e compreensão em todos os momentos de minha ausência, seu carinho, expressei em cada

reencontro e em seu sorriso acolhedor. Mais tarde, sua presença constante ao me acompanhar às aulas, sempre de forma obediente e atenciosa, constituiu importante fonte de motivação para que eu persistisse e buscasse continuamente o aprimoramento, com o propósito de lhe proporcionar alegria, exemplo e orgulho.

Por fim, e não menos importante, agradeço a todas as pessoas que contribuíram direta ou indiretamente para a concretização deste trabalho. Manifesto minha gratidão, em especial, a todos os professores que fizeram parte da minha trajetória educacional, desde a educação infantil até a conclusão da última disciplina na universidade, pelo compromisso com o ensino e pelas contribuições significativas ao meu desenvolvimento crítico, acadêmico e profissional, desempenhando um papel fundamental na formação de cidadãos e no fortalecimento da educação.

## RESUMO

A mobilidade urbana configura-se como um dos principais desafios enfrentados pelas cidades contemporâneas, sobretudo nas regiões metropolitanas, onde a migração pendular intensifica as demandas por transporte público e impacta diretamente a qualidade de vida da população. No Brasil, o transporte é reconhecido como um direito social, sendo condição essencial para a efetivação do direito à cidade e para a promoção da inclusão socioespacial. Neste contexto, esta monografia tem como objetivo analisar os desafios da mobilidade urbana no município de Benevides Pará, com ênfase nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria, os quais estão inseridos na Região Metropolitana de Belém (RMB), considerando os impactos do transporte coletivo no cotidiano dos usuários. A pesquisa justifica-se por sua relevância social e pela vivência da autora, permitindo uma análise crítica dos desafios enfrentados no interior da RMB, pautada na lei 12.587/2012 da política nacional de mobilidade urbana. Metodologicamente, adotou-se uma abordagem quanti-qualitativa, fundamentada em revisão bibliográfica, análise de legislações, observação direta em campo e entrevistas com os usuários do transporte público. Ademais, o estudo analisa o processo de transição do sistema de transporte coletivo, com destaque para a implantação do *Bus Rapid Transit* (BRT) no final de 2025, evidenciando seus avanços e limitações no atendimento às demandas locais. Os resultados apontam que, apesar das melhorias estruturais implementadas, persistem entraves relacionados à organização operacional, à insuficiência da frota e às desigualdades no acesso ao transporte, especialmente no distrito de Santa Maria, reforçando a necessidade de políticas públicas integradas e de um planejamento metropolitano mais eficiente.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana; Transporte público coletivo; Migração pendular, Políticas Públicas; Benevides – PA.

## ABSTRACT

Urban mobility has emerged as one of the main challenges faced by contemporary cities, particularly in metropolitan regions, where commuting intensifies the demand for public transportation and directly affects the population's quality of life. In Brazil, transportation is recognized as a social right and constitutes an essential condition for the realization of the right to the city and the promotion of socio-spatial inclusion. In this context, this monograph aims to analyze the challenges of urban mobility in the municipality of Benevides, in the state of Pará, with emphasis on the districts of Benfica, Murinin, and Santa Maria, which are part of the Belém Metropolitan Region (BMR), considering the impacts of public transportation on users' daily lives. The research is justified by its social relevance and by the author's lived experience, enabling a critical analysis of the challenges faced within the BMR, based on Law No. 12,587/2012, which establishes the National Urban Mobility Policy. Methodologically, a mixed quantitative and qualitative approach was adopted, grounded in a literature review, analysis of relevant legislation, direct field observation, and interviews with public transportation users. Additionally, the study examines the transition process of the public transportation system, highlighting the implementation of the Bus Rapid Transit (BRT) at the end of 2025, identifying both its advances and limitations in meeting local demands. The results indicate that, despite the structural improvements implemented, obstacles related to operational organization, fleet insufficiency, and inequalities in access to transportation persist, especially in the district of Santa Maria, reinforcing the need for integrated public policies and more efficient metropolitan planning.

**Keywords:** Urban mobility; public transportation; commuter migration; public policies; Benevides – PA.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Mapa de localização das áreas de estudo .....	13
<b>Figura 2</b> – Mapa de localização dos municípios da RMB e os principais eixos de conexão .....	22
<b>Figura 3</b> – Esquema do resultado das Políticas Públicas .....	32
<b>Figura 4</b> – Gráfico de saídas de Benevides para estudo .....	33
<b>Figura 5</b> – O distanciamento entre planejamento urbano legal e prática da gestão urbana .....	38
<b>Figura 6</b> – Garagem de ônibus em Murinin .....	40
<b>Figura 7</b> – Gráfico de distribuição de tempo de deslocamento por meio de transportes em Benevides .....	41
<b>Figura 8</b> – Terminal rodoviário do BRT Marituba .....	43
<b>Figura 9</b> – Ônibus da linha Murinin no terminal pela manhã e tarde .....	43

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> – Agentes da produção do espaço urbano em Benevides– PA .....	17
<b>Quadro 2</b> – Legislação sobre Mobilidade Urbana e Planejamento Territorial (Escala Federal, Estadual e Municipal) .....	18
<b>Quadro 3</b> – Relação entre crescimento urbano desordenado e seus impactos na mobilidade urbana .....	35
<b>Quadro 4</b> – Pontos positivos e negativos da implantação do sistema BRT de acordo com os usuários .....	44

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém RMB .....	22
--	----

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE A MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE .....</b>	<b>15</b>
1.1 O direito à cidade e a produção do espaço urbano .....	16
1.2 Mobilidade Urbana como Política Pública .....	20
<b>CAPÍTULO II: POLITICAS PÚBLICAS E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM (RMB) .....</b>	<b>24</b>
2.1 Fragmentação da Acessibilidade Urbana .....	24
2.2 Fragmentação e Desigualdades Socioespaciais na RMB .....	26
<b>CAPÍTULO III: ENTRE DESLOCAMENTOS E PERMANÊNCIA: O DÉFICIT DA MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>30</b>
3.1 Migração pendular, trajetos e desafios do direito ao transporte público .....	30
3.2 Percepções das vivências e experiências adquiridas pelos usuários do transporte público dos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria .....	37
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>46</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>48</b>
<b>APÊNDICE .....</b>	<b>50</b>

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana constitui elemento estruturante na configuração do espaço urbano, influenciando diretamente a reprodução das dinâmicas socioespaciais e as interações cotidianas da população. Nas cidades contemporânea, especialmente nas regiões metropolitanas a acessibilidade e a eficiência do sistema de transporte assumem papel determinante na qualidade de vida, na redução das desigualdades e na efetivação de direitos sociais. Mais do que garantir o direito de ir e vir, a mobilidade possibilita o acesso às múltiplas funções da cidade, configurando-se como dimensão fundamental do direito à cidade (Guimarães, 2021).

Nesse contexto, o presente trabalho discute as políticas públicas de mobilidade urbana, considerando sua relevância social, econômica e territorial, com foco específico no transporte público coletivo. O transporte público exerce papel central na organização das dinâmicas urbanas e na estruturação da vida cotidiana, devendo assegurar acesso equitativo à educação, ao trabalho, à saúde e ao lazer (Silva, 2024). Entretanto, na Região Metropolitana de Belém (RMB), o direito à mobilidade revela-se limitado em função da fragmentação socioespacial que caracteriza o espaço metropolitano.

A urbanização brasileira, intensificada a partir da segunda metade do século XX, ocorreu de maneira acelerada e desigual, resultando na consolidação de estruturas urbanas complexas e profundamente marcadas por assimetrias socioespaciais. Devido esse processo tornou-se necessário a formulação de políticas públicas capazes de garantir direitos constitucionais, entre os quais se destaca o direito à mobilidade urbana. Embora o transporte coletivo seja instrumento fundamental de integração socioespacial, sua oferta e qualidade frequentemente não correspondem às necessidades da população, sobretudo em áreas periféricas.

Essa realidade manifesta-se de forma expressiva no município de Benevides (PA), integrante da RMB, especialmente nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria, que apresentam intensa migração pendular em direção ao centro de Belém. Considerando que Belém é um dos principais polos comerciais da Região Norte do Brasil, com uma economia fortemente baseada nos setores de comércio e serviços, (Soares, 2017). Assim, a integração entre os municípios e o núcleo urbano metropolitano, torna-se fundamental para a dinâmica socioeconômica

Entretanto, os deslocamentos têm se tornado progressivamente mais longos e exaustivos em decorrência de entraves estruturais e operacionais do sistema, como a insuficiência de frota nos horários de pico, longos tempos de espera e superlotação. A situação mostra-se ainda mais

crítica no distrito de Santa Maria, atendido por apenas uma linha que percorre também Murinin e Benfica.

Neste sentido, a problemática em questão fundamenta-se na dinâmica da contradição entre o arcabouço legal que assegura o direito à mobilidade, como previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), e as condições concretas vivenciadas pela população. Diante desse cenário, esta pesquisa parte da seguinte questão norteadora: Como a reorganização do transporte público coletivo, após a implantação do BRT na RMB, impacta a mobilidade urbana e o direito à cidade nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria (Benevides-PA)?

Parte-se da hipótese de que, a implantação do BRT promoveu melhorias estruturais, mas não reduziu as desigualdades de acesso nem o tempo de deslocamento nos distritos analisados, a reorganização operacional não foi suficiente para garantir mobilidade equitativa. Persistem problemas como insuficiência de ônibus nos horários de pico, sobrecarga funcional dos motoristas, superlotação e ausência de atendimento específico para Santa Maria.

Nesse sentido, o objetivo central deste estudo é analisar os desafios da mobilidade urbana nos distritos de Benevides inseridos na RMB, considerando a relação entre políticas públicas, fragmentação socioespacial e os desafios enfrentadas pelos usuários do transporte coletivo, buscando ainda apontar possibilidades de melhoria do sistema. De forma complementar, pretende-se analisar os impactos dos deslocamentos pendulares na vida cotidiana da população; compreender a interferência das políticas públicas nos fluxos migratórios diários e na percepção dos moradores; e avaliar os efeitos da transição entre a empresa concessionária anterior e a atual operadora do sistema.

Este trabalho justifica-se por sua relevância social e pela necessidade de ampliar o debate sobre mobilidade urbana no contexto metropolitano amazônico, evidenciando as especificidades do espaço urbano da RMB. As limitações do sistema de transporte repercutem diretamente na qualidade de vida da população, comprometendo o acesso ao trabalho, à educação e a outros serviços essenciais, o que impacta a efetivação da cidadania. Ademais, a experiência pessoal da autora como usuária do sistema constitui elemento que contribui para uma análise sensível e contextualizada da realidade investigada.

A metodologia deste trabalho segue uma abordagem de natureza qualitativa e quantitativa, combinando revisão bibliográfica, análise documental, consulta a fontes secundárias e entrevistas com os usuários do transporte público, através de visitas de campo,

buscando compreender as percepções, dificuldades e estratégias cotidianas relacionadas aos deslocamentos pendulares.

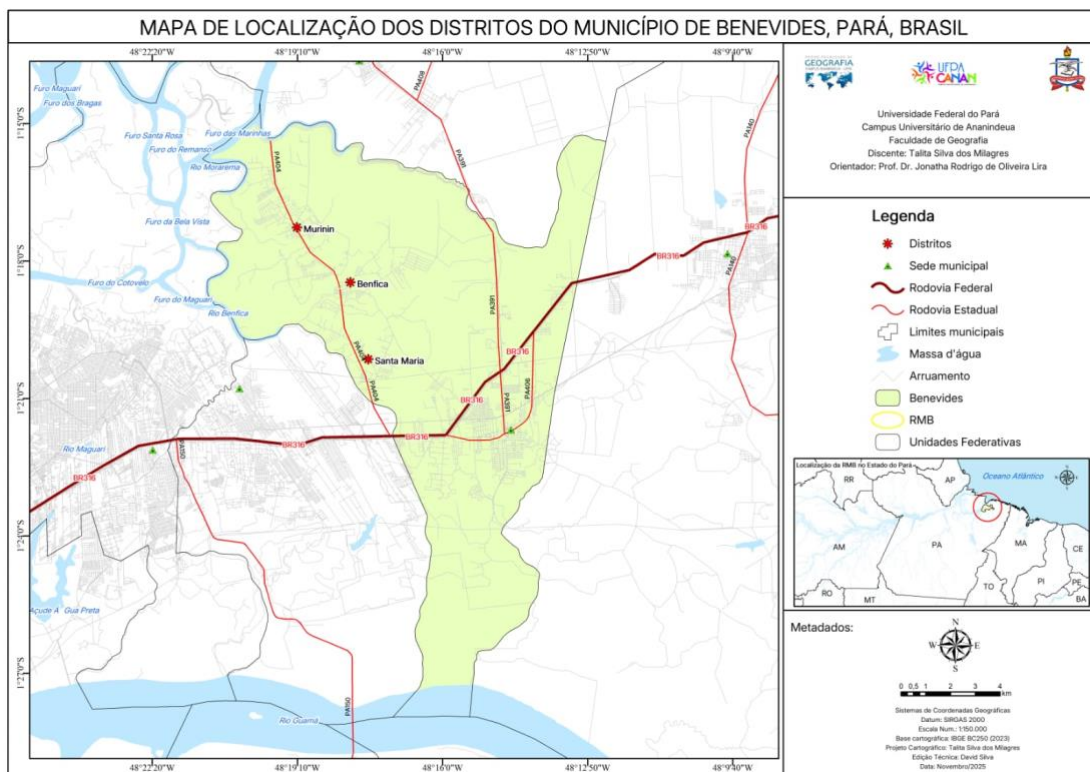
Os procedimentos metodológicos incluíram:

Em primeiro momento, a realização de revisão bibliográfica em livros, artigos científicos e teses, abordando temáticas como mobilidade urbana, direito à cidade, migração pendular e fragmentação socioespacial, com o objetivo de proporcionar melhor compreensão conceitual e embasamento teórico à pesquisa.

Em segundo momento, foram desenvolvidas atividades de campo, com a realização de entrevistas em diferentes dias e horários, organizadas por turnos: o primeiro turno, das 05:00 às 09:00 H; o segundo turno, das 11:00 às 14:00 H; e o terceiro turno, das 16:00 às 19:00 H.

Os entrevistados foram pessoas do gênero feminino e masculino, abrangendo diferentes faixas etárias, níveis de ocupação e destinos de deslocamento, conforme a área de estudo ilustrada no mapa 1.

**Figura 1** - Mapa de localização das áreas de estudo



**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

A presente discussão será desenvolvida a partir da realidade do município de Benevides-PA, situado a aproximadamente 30 km a leste da capital paraense, as áreas de estudo concentra-

se nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria, escolhidos em virtude de sua expressiva participação nos movimentos pendulares em direção à capital paraense, estabelecendo relações socioeconômicas, principalmente no que se refere aos fluxos de trabalho, estudo e acesso a serviços de saúde de maior complexidade.

Desse modo, a análise desses distritos permite compreender de que maneira a mobilidade urbana se articula à fragmentação socioespacial, revelando tensões entre centro e periferia da RMB. O recorte espacial adotado neste estudo não só contextualiza empiricamente a pesquisa, como possibilita examinar as contradições presentes na organização do espaço metropolitano. Assim, esta monografia busca contribuir para a reflexão crítica sobre o planejamento e a gestão da mobilidade urbana na RMB, reforçando a necessidade de políticas públicas integradas que efetivem, na prática, o direito à cidade.

## **CAPÍTULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE A MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE**

A mobilidade urbana constitui dimensão fundamental do direito à cidade, na medida em que garante o acesso equitativo aos bens, serviços e oportunidades que estruturam a vida urbana. O direito à cidade não se restringe ao acesso físico ao espaço urbano, mas envolve a possibilidade de participação ativa na produção e apropriação desse espaço. (Lefebvre, 2008). Nesse contexto, as políticas públicas de mobilidade urbana devem transcender a lógica mercantil e priorizar o valor de uso da cidade, assegurando deslocamentos eficientes, acessíveis e socialmente justos.

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais, só pode ser formulado como direito à vida urbana transformada, renovada. (Lefebvre, 2008). Nesta perspectiva o autor critica a interpretação superficial e nostálgica da cidade, o mesmo rejeita a ideia de que o direito à cidade signifique apenas circular pela cidade; acessar seus espaços de consumo ou restaurar um modelo idealizado de cidade antiga, isso seria uma compreensão limitada e até conservadora.

Para o autor o direito à cidade é um direito coletivo e fundamental, que ultrapassa o simples acesso aos espaços urbanos, envolve a participação ativa na produção, gestão e apropriação da cidade, é um princípio que assegura aos indivíduos tanto o uso dos serviços e infraestruturas urbanas, quanto o poder de intervir nas dinâmicas socioespaciais, garantindo condições dignas de vida, mobilidade, segurança e inclusão. Este direito se opõe à lógica de mercantilização do espaço urbano, a cidade é um bem comum, construído socialmente e destinado ao usufruto igualitário das populações presentes e futuras.

No contexto da mobilidade urbana, isso significa que não basta oferecer infraestrutura mínima de transporte ou permitir que os sujeitos circulem pela cidade. O direito à cidade exige condições estruturais que assegurem acesso equitativo às centralidades, aos serviços públicos, ao trabalho, à cultura e aos espaços de decisão, quando o sistema de mobilidade é organizado segundo a lógica do mercado, priorizando o automóvel, a rentabilidade das linhas ou a valorização imobiliária, ele reforça a segregação socioespacial e limita a apropriação plena da vida urbana.

Essa dinâmica evidencia como o espaço urbano é produzido e reorganizado a partir dos fluxos populacionais, das práticas socioespaciais e da distribuição, frequentemente desigual, das infraestruturas e serviços urbanos. Portanto, a mobilidade urbana, sob a perspectiva do direito à cidade, deve ser concebida como instrumento de justiça espacial, promovendo

integração entre os diferentes espaços, redução das desigualdades e ampliação das possibilidades de participação social na construção da cidade.

### **1.1 O direito à cidade e a produção do espaço urbano**

O direito à cidade está intrinsecamente relacionado à produção do espaço urbano, compreendida não apenas como resultado material da urbanização, mas como expressão das relações sociais, econômicas e políticas que estruturam a sociedade.

O espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, Cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Essas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho. (Corrêa, 1989, p. 7).

Nesse contexto, embora a cidade seja composta por diferentes áreas como: residenciais, zonas comerciais, polos industriais e centralidades, mantém entre elas relações de interdependência mediadas por fluxos, expressos nas dinâmicas de circulação econômica, evidenciando que o espaço urbano é produto de relações sociais historicamente construídas. A fragmentação decorre das desigualdades inerentes ao modo de produção capitalista, que distribui de forma desigual a infraestrutura, oportunidades e investimentos.

O espaço urbano capitalista é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço [...]. Trata-se de um espaço fragmentado e articulado, reflexo e condição social, campo simbólico e de lutas, onde se materializam os interesses e conflitos existentes na sociedade (Corrêa, 1989, p 11 e 12.).

Nessa perspectiva, o autor enfatiza que o espaço urbano, no contexto do capitalismo, é compreendido como uma construção histórica e social, resultante de práticas acumuladas ao longo do tempo. Nesse sentido, não se trata de um espaço homogêneo ou neutro, mas de uma realidade marcada por fragmentações e articulações que expressam as desigualdades sociais, o espaço urbano atua como reflexo das relações sociais e também como condição para sua reprodução, configurando-se como um campo de disputas tanto de interesses econômicos quanto políticos e sociais que se materializam e entram em conflito. O quadro 1 ilustra os diferentes agentes que produzem e consomem o espaço.

**Quadro 1** – Agentes da produção do espaço urbano em Benevides – PA.

<b>AGENTES</b>	<b>PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS</b>	<b>ATUAÇÃO NO ESPAÇO URBANO</b>
<b>Estado</b>	<b>Regulador e planejador; responsável por políticas públicas e ordenamento territorial</b>	<b>Elaboração de leis urbanísticas, investimentos em infraestrutura, planejamento urbano e gestão do território</b>
<b>Mercado Imobiliário</b>	<b>Voltado à valorização e mercantilização do solo urbano</b>	<b>Produção de loteamentos, condomínios e empreendimentos; especulação imobiliária e valorização fundiária</b>
<b>Empresas</b>	<b>Agentes econômicos que buscam maximização de lucros</b>	<b>Implantação de atividades produtivas e comerciais, influenciando a dinâmica espacial e a geração de fluxos urbanos</b>
<b>População</b>	<b>Conjunto heterogêneo de sujeitos sociais</b>	<b>Uso, apropriação e transformação do espaço urbano por meio do cotidiano, habitação e práticas sociais.</b>

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

O quadro 1 - mostra que a produção do espaço urbano é resultado da atuação de diferentes agentes, os mesmos participam de forma desigual desse processo, influenciando tanto a organização quanto o acesso. Desse modo, o direito à cidade é a reivindicação pela apropriação democrática do espaço urbano, em contraposição à sua mercantilização. Esse direito é compreendido como prerrogativa coletiva de todos os cidadãos de participar da produção, gestão e usufruto dos espaços urbanos, assegurando acesso equitativo às oportunidades.

A Geografia tem um papel relevante nos estudos sobre a organização do espaço urbano, sobretudo quando se trata das políticas públicas de mobilidade urbana. A referida política compreende a estrutura espacial das redes de transporte, dos fluxos e fixos por meio do planejamento e gestão urbana (Soares, 2017). Neste sentido, a mobilidade urbana não deve ser compreendida apenas como um conjunto de infraestruturas técnicas destinadas ao deslocamento da população, mas como elemento constitutivo da própria produção do espaço urbano.

Assim, as legislações devem funcionar como referência fundamental para que os municípios possam cumprir adequadamente suas atribuições, isso ocorre por meio de planejamentos orientados por normas institucionais. Conforme apresentado no quadro 2.

**Quadro 2** - Legislação sobre Mobilidade Urbana e Planejamento (Escala Federal, Estadual e Municipal)

<b>ESCALA</b>	<b>NORMA</b>	<b>SECRETÁRIA RESPONSÁVEL</b>	<b>RELAÇÃO COM BENEVIDES</b>
<b>Lei Federal</b>	<b>Nº 10.257/2001</b>	<b>Ministério das cidades</b>	<b>Bases para os planos diretores dos municípios da RMB</b>
<b>Lei Federal</b>	<b>Nº 12.587/2012</b>	<b>Secretária Nacional de Desenvolvimento Urbano (SNDUM)</b>	<b>Orientar a implementação de sistemas integrados; Ex. BRT metropolitano</b>
<b>Lei Estadual – Pará</b>	<b>Nº 9.927/2023</b>	<b>Secretária de Estado de Planejamento e Administração (SEPLAD)</b>	<b>Base para o alinhamento dos planos municipais</b>
<b>Lei Estadual – Pará</b>	<b>Nº 11.183/2025</b>	<b>Secretária do Estado de Obras Públicas (SEOP)</b>	<b>Rotas e serviços especiais de transporte</b>
<b>Lei Municipal – Benevides - PA</b>	<b>Nº 1.031/2006</b>	<b>Secretária de Estado de Planejamento e Administração (SEPLAD)</b>	<b>Aponta a necessidade de integração viária com os outros municípios da RMB</b>
<b>Lei Municipal – Benevides - PA</b>	<b>Nº 1.306/2021</b>	<b>Secretária Municipal de Defesa Social, Transporte e Trânsito (SEMDESTRAN)</b>	<b>Acompanha a expansão metropolitana e o avanço do BRT.</b>

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

O quadro 1- apresenta um resumo das principais leis que guiam as políticas de deslocamento nas cidades e o planejamento dos municípios. Considerando os diferentes níveis de atuação, sendo federal, estadual e municipal.

A Lei Federal 10.257/2001, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, a qual estabelece diretrizes gerais da política urbana, também é conhecida como o Estatuto da Cidade, responsável por organizar e implementar na política urbana, o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, por meio da oferta de equipamentos, transporte e serviços públicos, de acordo com as características locais (Brasil, 2001).

Conforme os itens a seguir das diretrizes gerais:

I - Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

IV – Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VII – Integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

Além disso, a legislação atribui à União a competência para estabelecer diretrizes voltadas ao transporte e à mobilidade urbana, de acordo com o capítulo II, dos instrumentos da política urbana, institui-se a obrigatoriedade de elaboração de um Plano de Transporte Urbano Integrado, articulado ao Plano Diretor municipal. (Brasil, 2001), No caso de Benevides (PA), esse instrumento está regulamentado pela Lei nº 1.070/2009 que dispõe sobre o Plano Diretor do município.

A Lei 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, tem real aparato legislativo tanto para a mobilidade urbana, quanto para o transporte coletivo. Esta lei, segundo o art. 1º, “têm por objetivo a integração entre os diferentes modos

de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município” e também o art. 2º, ressalta o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade (Brasil, 2012).

Destaca-se os seguintes itens da seção II – Dos princípios, diretrizes e objetivos da política nacional de mobilidade urbana, art. 5º:

I – Acessibilidade universal;

II – Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

VI – Segurança nos deslocamentos das pessoas;

Assim, compreende-se que o conjunto das legislações analisadas ultrapassa a dimensão normativa, constituindo-se como instrumento fundamental para a efetivação do direito à cidade e para a orientação da produção do espaço urbano. Ao estabelecer diretrizes voltadas à função social da cidade, à acessibilidade universal e à equidade no acesso ao transporte coletivo, o Estatuto da Cidade e a Lei 12.587/2012 reafirmam que o planejamento da mobilidade interfere diretamente na forma como o espaço é produzido, apropriado e vivenciado pelos sujeitos sociais.

## **1.2 Mobilidade Urbana como Política Pública**

A mobilidade urbana enquanto política pública deve ser compreendida como instrumento essencial à garantia de direitos para a promoção da inclusão socioespacial, pois é incorporada na constituição federal de 1988, a qual passou a incluir o transporte como direito social, mais tarde aprimorada na lei 10.257/2001. A qual dispõe dos instrumentos da política urbana, na sessão I, estabelecendo diretrizes voltadas ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (Brasil, 2001).

A consolidação normativa da mobilidade urbana ocorreu com a Lei 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e define princípios, diretrizes e objetivos a serem observados pelos entes federativos. Destacam-se, no artigo 6º dessa legislação, os dispositivos que orientam a priorização do transporte coletivo e dos modos não motorizados,

a integração entre os diferentes sistemas de transporte e a promoção da equidade no acesso à cidade. Conforme as orientações abaixo:

I – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II – Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

Dessa forma, a Lei Ordinária nº 9.927/2023 altera a lei estadual nº 6.213/1999 a qual organiza o território e a infraestrutura da cidade, por meio de secretarias de acordo com a sessão I, da natureza, missão e finalidade.

O Art. 1º da referida lei, destaca a Secretaria de Estado de Obras Públicas (SEOP), órgão da administração direta, vinculada ao Governador do Estado, tem por missão planejar, coordenar, monitorar, fiscalizar, avaliar e executar obras e serviços de engenharia e arquitetura nos bens imobiliários do Estado do Pará ou de seu interesse.

Além disso, a Lei Estadual nº 11.183/2025 altera a lei estadual nº 10.720/2025. A qual muda as regras do Sistema Integrado de Transporte Público da RMB (SIT/RMB), permitindo que sejam incluídas operações especiais de transporte. Essa mudança é muito importante para Benevides, pois permite aumentar as rotas e os serviços, ajudando a conectar melhor os distritos em estudo com Belém e outros municípios da RMB (Brasil, 2025).

Assim, o quadro 1, mostrou que as políticas de transporte em Benevides fazem parte de um conjunto de leis de vários níveis, que busca juntar o planejamento da cidade com as orientações Federais a municipais. Contudo, a implementação prática desse direito enfrenta desafios significativos, principalmente nos distritos da área de estudo, referentes a integração do transporte público, eficiente e acessível, com o restante da RMB, o que ampliam as desigualdades espaciais.

Nesse sentido, as políticas públicas de mobilidade urbana no contexto metropolitano de Belém têm sido marcadas por descontinuidades e fragmentação institucional. Pois, a aplicação local dessas diretrizes tem se mostrado limitada. A efetividade das políticas públicas depende

não apenas de sua previsão legal, mas da capacidade do Estado de assegurar condições materiais para sua execução, o que inclui o financiamento, a infraestrutura e a gestão democrática dos serviços (Silva ,2024)

Nesse contexto de caracterização a governança da região, torna-se evidente que os efeitos dessa desarticulação repercutem diretamente na dinâmica da mobilidade urbana de todos os municípios da região e para ilustrar esse cenário, a seguir será apresentado uma tabela que dispõe informações referentes aos municípios que compõem a RMB.

**Tabela 1** - Municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém (RMB)

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO	ÁREA (KM²)	DENSIDADE (HAB/KM²)
Ananindeua	478.778	190.58	2512.20
Barcarena	126.650	1310.34	96.65
Belém	1.303.403	1059.47	1230.25
<b>Benevides</b>	<b>63.567</b>	<b>187.83</b>	<b>338.44</b>
Castanhal	192.256	1029.30	186.78
Marituba	111.785	103.21	1083.04
Santa Bárbara	21.087	278.15	75.81
Santa Izabel	73.019	717.66	101.75
<b>TOTAL:</b>	<b>2.370.545</b>	<b>4.876.54</b>	<b>486.112</b>

**Fonte:** IBGE, Censo 2022, Elaboração própria 2025.

A tabela 1- mostra os municípios que integram a RMB, eles possuem populações expressivas e dependem em grande medida dos principais corredores viários, especialmente a BR-316 e a Avenida Almirante Barroso, para acessar a capital paraense. Com exceção ao município de Barcarena, cuja lógica de mobilidade se estrutura predominantemente pelo transporte aquaviário.

Avenida Almirante Barroso que representa a principal via de transporte de acesso a Belém e que interligada a Rodovia BR 316, formam as vias mais importante de entrada saída da cidade. (...) Essas vias de transporte para o acesso à Belém apresentam uma nova configuração metropolitana na qual as ações de planejamento e da gestão pública para mobilidade urbana vem privilegiando o corredor viário troncal de conexão entre os municípios da RMB, localizado na área urbana conturbada, mas também fundamental para o entorno fragmentado, disperso e descontínuo. (Soares, 2017. p 59 e 61).

Ambos os eixos viários apresentam intenso fluxos diários e, em razão das intervenções urbanas realizadas nesses perímetros, parte das faixas de circulação fica temporariamente interditada, deixando apenas uma faixa liberada para o tráfego, a qual é insuficiente para atender ao elevado volume de automóveis que se deslocam cotidianamente, comprometendo ainda mais a mobilidade metropolitana. Essas vias já apresentam diariamente um volume de tráfego

significativo e quando estão diante de alguma sinistralidade esses corredores ficam obstruídos por horas, elevando o tempo de deslocamento da população ao local de destino (Soares, 2017).

Com ênfase no município de Benevides, cuja população estimada é de 63.567 mil habitantes, sendo que 27.904 mil residentes se concentram nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria. (IBGE, 2022). Os mesmos apresentam deslocamentos pendulares diariamente em direção aos municípios vizinhos. Esse é um processo histórico de localização das atividades comerciais e de serviços no interior das cidades, permite que se observe a pujança de um local sobre o outro (Soares, 2017).

Exemplo disso, é o caso dos residentes da área de estudo que dependem do transporte público para realizar seus deslocamentos, muitos iniciam suas rotinas ainda pela madrugada, enfrentando condições precárias de mobilidade. Os moradores de Murinin têm um certo “privilégio” por serem os primeiros a pegar o ônibus, em seguida o veículo já parte lotado. Assim, quando passa por Benfica comporta somente passageiros em pé, sendo que, mais adiante no trajeto, chega a Santa Maria, o ônibus deixa de parar devido já estar no limite de passageiros.

Além disso, ao chegarem no terminal rodoviário do BRT em Marituba, o qual funciona como um ponto de integração, o processo se repete, os usuários aguardam outro veículo para seguir para Ananindeua e outros até o centro de Belém. No retorno para suas casas, a situação é semelhante, configurando um ciclo diário de transtornos que impacta negativamente a qualidade de vida da população.

Nesse contexto, é evidente que a mobilidade urbana desempenha papel essencial na articulação entre os diferentes espaços, tanto no âmbito intraurbano, quanto nas interações entre os municípios. A mobilidade é um dos principais indicadores da inclusão cidadã, sendo o transporte público o elo entre o direito à cidade e a efetivação de políticas sociais (Santos, 2008). E a ausência de um serviço de transporte público eficiente compromete a materialização desse direito e fragiliza a efetivação de políticas sociais.

Portanto, as políticas públicas de mobilidade urbana devem atuar como um instrumento de efetivação do direito à cidade e reduzir barreiras socioespaciais, conforme previsto em leis. A mobilidade deve ser entendida não apenas como o ato de deslocar-se, mas como um direito que assegura o acesso equitativo às oportunidades urbana (Kneib, 2021). Desse modo, a mobilidade urbana, quando orientada por princípios de justiça espacial torna-se um elemento estruturante da produção do espaço urbano.

## **CAPÍTULO II: POLITICAS PÚBLICAS E FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPECIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM (RMB)**

### **2.1 Fragmentação da Acessibilidade Urbana**

A acessibilidade urbana constitui um princípio fundamental para a construção de cidades inclusivas, democráticas e socialmente justas. Conforme estabelece a Lei nº 10.098/2000, a acessibilidade deve ser compreendida como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços urbanos, edificações, transportes e meios de comunicação por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (Brasil, 2000). Tal definição amplia o entendimento da acessibilidade para além da simples adaptação arquitetônica, inserindo-a no campo dos direitos e da cidadania.

A referida legislação enfatiza a acessibilidade no transporte urbano e pressupõe a eliminação de obstáculos físicos nos veículos, terminais e pontos de parada, bem como a adoção de adaptações técnicas que garantam embarque, desembarque e permanência em condições adequadas (Brasil, 2000). Trata-se não apenas de assegurar a mobilidade física, mas de promover igualdade de oportunidades no acesso ao trabalho, à educação, à saúde e aos demais serviços urbanos, reforçando o caráter do transporte público como direito social e elemento estruturante da inclusão urbana.

A acessibilidade urbana, por sua vez, pode ser entendida como macroacessibilidade, pois trata de questões de acesso de uma maneira mais ampla. Quando falamos de acessibilidade urbana, nos concentramos em questões estruturais de planejamento e desenvolvimento urbano. Ou seja, em como a disposição de corredores de transportes e a distribuição espacial de pessoas e atividades, por exemplo, impactam a capacidade das pessoas de acessar oportunidades. Nesse sentido, ela trata de como a capacidade de acessar atividades é influenciada tanto pela capacidade das pessoas de utilizar tecnologias de transporte quanto pela codistribuição espacial de pessoas e atividades e pela cobertura e conectividade da rede de transporte. (Pereira; Herszenhut, 2023, p. 14).

Os autores apresenta a evidencia que a acessibilidade urbana possui com a organização do espaço, isto é, como resultado da interação entre a organização territorial e os sistemas de transporte, ao destacar a disposição de corredores de transporte e a distribuição espacial de pessoas e atividades, o trecho indica que o acesso às oportunidades não depende apenas da existência de meios de deslocamento, mas da forma como esses meios se articulam com a localização dos serviços e equipamentos urbanos. Dessa maneira, a acessibilidade é condicionada tanto pela capacidade individual de utilizar os meios transporte quanto pela conectividade e eficiência da rede urbana.

A acessibilidade trata do quão fácil/factível é alcançar um local, enquanto a mobilidade trata dos meios de deslocamento efetivamente utilizados para chegar até ele. Níveis de acessibilidade são, portanto, medidas potenciais, ao passo que os dados de mobilidade descrevem padrões reais, realizados. (Pereira; Herszenhut, 2023, p. 16).

Quando analisamos essa distinção sob a perspectiva da fragmentação socioespacial é possível perceber que a cidade não oferece as mesmas condições de acessibilidade a todos os seus habitantes. Pois a produção desigual do espaço urbano gera áreas bem servidas de infraestrutura e transporte, enquanto outras permanecem periféricas e mal integradas às centralidades.

O espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (Corrêa, 1989).

Neste contexto, a acessibilidade e mobilidade são, portanto, termos recorrentes no campo temático dos processos de urbanização, são fundamentais para a análise da produção e organização do espaço urbano. Todavia, observa-se que a efetivação desses princípios ainda ocorre de maneira desigual no sistema de transporte público. Nem todos os ônibus dispõem de infraestrutura adequada para atender pessoas com deficiência, sejam elas com deficiência visual, cadeirantes ou com outras limitações de mobilidade.

No caso dos veículos do sistema BRT, embora exista adaptação estrutural para cadeirantes, como plataformas elevatórias e espaços reservados, não há, em muitos casos, um profissional responsável por auxiliar o usuário durante o embarque e desembarque. Essa ausência de suporte técnico-operacional dificulta a utilização plena do serviço pela pessoa com deficiência e, simultaneamente, gera sobrecarga ao motorista, que passa a acumular funções para as quais nem sempre dispõe de condições adequadas de tempo e treinamento.

Assim, a presença de equipamentos de acessibilidade, isoladamente, não assegura a inclusão efetiva, exigindo uma articulação entre infraestrutura, gestão e suporte operacional. Nessa perspectiva, a acessibilidade urbana deve ser compreendida não apenas como cumprimento normativo, mas como instrumento de garantia de direitos e de enfrentamento das desigualdades socioespaciais, consolidando o direito à cidade.

## 2.2 Fragmentação e Desigualdades Socioespacial na RMB

O espaço é um conjunto de valores, que se transforma permanente, ele é uno e múltiplo, por suas diversas parcelas, e através do seu uso, é um conjunto de mercadorias, cujo valor individual é função do valor que a sociedade, em um dado momento, atribui a cada pedaço de matéria, isto é, cada fração da paisagem ( Santos, 1998). Quando essa fração passa a ser tratada como mercadoria, seu valor é definido não apenas por características físicas, mas pelas forças econômicas, políticas e sociais que organizam o território, o que permite compreender a dinâmica da fragmentação socioespacial na RMB. Conforme Milton Santos 1998.

A fragmentação socioespacial, é resultado de processos históricos de urbanização desigual no Brasil, é acompanhada por um “uso seletivo do território”, no qual o acesso aos serviços urbanos, como transporte, saneamento e educação, é distribuído de forma desigual [...] o crescimento periférico foi impulsionado pela expulsão das populações de baixa renda dos centros urbanos, levando à formação de bairros e comunidades em áreas distantes e com infraestrutura precária (Santos et al. 1998)

Essa realidade reflete no espaço metropolitano de Belém, em que a precariedade do transporte público intensifica a segregação e restringe o direito à cidade. Esse processo se expressa na diferença entre áreas valorizadas que são aquelas próximas aos centros urbanos, dotadas de infraestrutura, serviços e oportunidades e áreas desvalorizadas, geralmente situadas nos distritos ou periferias, onde prevalecem a precariedade, dificuldades no acesso a mobilidade e menor oferta de serviços públicos o que contribui para a produção de uma metrópole marcada por desigualdades que estruturam o espaço e de como certas áreas são integradas às dinâmicas metropolitanas enquanto outras permanecem marginalizadas.

O espaço metropolitano caracteriza-se como um espaço que mantém relações concretas e estritas com a grande cidade devido ao fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, esses fluxos seriam intensos e permanentes, o que coincidiriam com os grandes eixos de urbanização (Silva, 2018). Os municípios devem constituir uma rede articulada, essa dinâmica é possível através da mobilidade urbana que interligam essas cidades. Nesse contexto, os distritos de Benevides participam ativamente desse processo, evidenciado pelos deslocamentos diários de pessoas para Belém, bem como pelo movimento inverso de indivíduos que se dirigem a Benevides para desempenhar diferentes atividades.

Essa dinâmica de circulação evidencia a interdependência funcional entre os municípios e revela a fragmentação dos sistemas de transporte que estruturam o espaço metropolitano. A fragmentação socioespacial é um processo que abarca inúmeras formas de diferenciação

socioespacial, que devem ser tratadas à luz do período atual, considerando as experiências urbanas dos cidadãos no Brasil (Sposito, 2020).

Trata-se, assim, a meu ver, de processos que se sucedem no tempo, sendo o de fragmentação socioespacial mais recente e mais abrangente, visto que resulta de um arco amplo de dinâmicas, envolvendo diferentes formas de uso e apropriação do espaço. Assim, não se poderia aplicar esta ideia à cidade do começo do século XX, a partir da qual se enunciou o conceito de segregação, sendo, entretanto, possível tratar tanto da segregação socioespacial como da fragmentação socioespacial, na cidade atual, reservando-se esta última expressão para analisar o conjunto das formas de diferenciação e segmentação socioespacial presentes nos espaços urbanos contemporâneos, incluindo-se entre elas o par segregação e autosegregação, este muito mais atinente ao uso residencial do solo.” (Sposito, 2013, p. 84)

A fragmentação socioespacial, refere-se aos espaços urbanos fragmentados onde é evidente a diferenciação econômica ou social, que conduz uma organização do território baseado no mosaico de usos do solo. Este espaço fragmentado pode ser reconhecido por configurar áreas com diferentes dimensões, morfologias e conteúdo, além de envolver diferentes agentes e abarcar processos urbanos paralelos e convergentes (Valentin, 2024). Isso revela a produção de um espaço marcado por lógicas distintas de ocupação e acesso, relacionado as desigualdades socioespaciais que se manifestam no cotidiano das cidades.

A desigualdade socioespacial é fruto da própria metropolização do espaço, imposta pela urbanização capitalista e global, esse processo reflete nada mais que as contradições de reprodução do espaço urbano e das relações sociais de apropriação do espaço da cidade pelas diversas classes, cujo aspecto mais visível é a segregação socioespacial (Silva, 2018). Essa realidade reflete-se no espaço metropolitano de Belém, em que a precariedade do transporte público intensifica a segregação e restringe o direito à cidade.

Essa desigualdade demonstra a existência de classes sociais e as diferentes formas de apropriação da riqueza produzida, expressa a impossibilidade da maioria dos trabalhadores em apropriar-se de condições adequadas de sobrevivência.

Os trabalhadores dirigem-se diretamente aos capitalistas, embora a regulamentação do trabalho seja realizada pelo Estado. Os movimentos populares urbanos dirigem-se ao Estado, responsável por garantir a reprodução da vida. Organizam-se para conseguir abastecimento de água, iluminação pública e domiciliar, captação de esgotos, coleta de lixo, acessibilidade, transportes coletivos menos precários, escolas e postos de saúde de qualidade e vários outros equipamentos de consumo coletivo. (Rodrigues, 2007. p. 88).

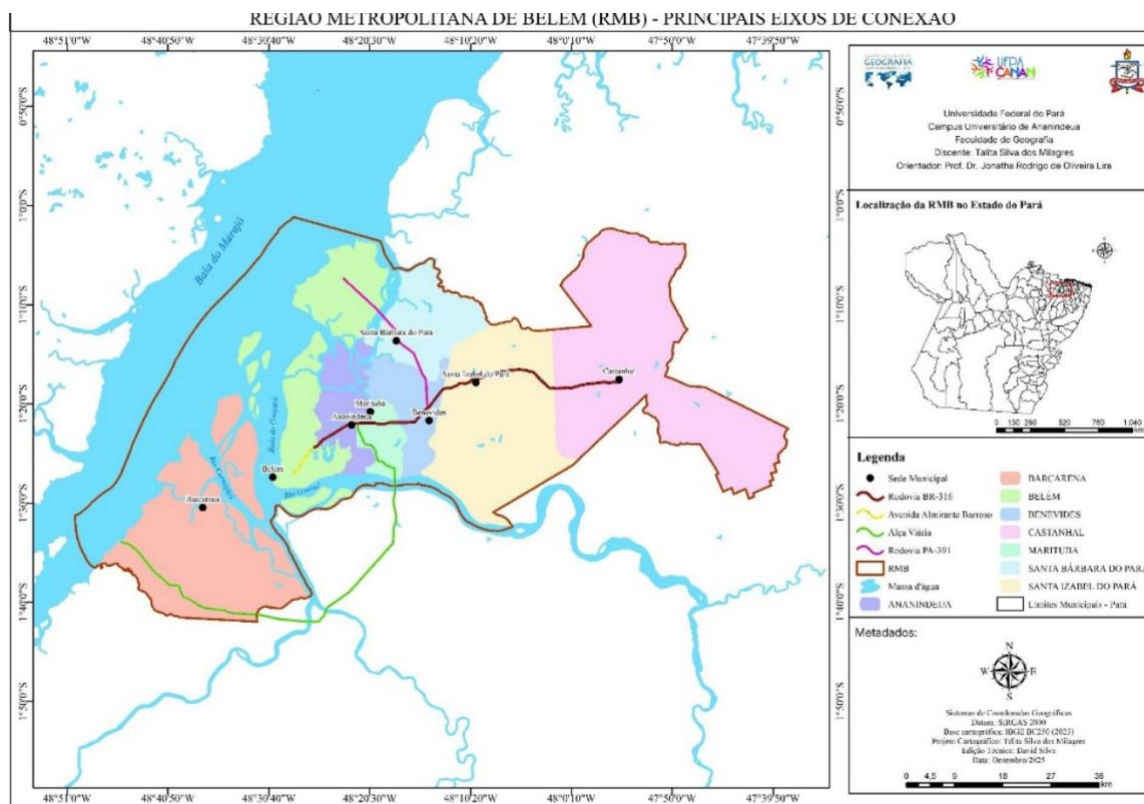
Neste sentido, a população economicamente ativa de Murinin, Benfica e Santa Maria vende sua força de trabalho, muitas vezes em Belém e em outros municípios próximos, em troca de salário, embora essa relação seja formalmente regulada pelo Estado, por meio das leis trabalhistas, na prática ela ocorre de maneira desigual, marcada por baixos salários, longos deslocamentos e condições de trabalho precárias, realidade vivenciada por grande parte dos moradores dos distritos.

Esse fenômeno revela que o espaço urbano não se organiza de maneira homogênea, mas conforme os interesses econômicos e políticos dos grupos socialmente dominantes, que concentram renda, infraestrutura e serviços nas áreas mais valorizadas da cidade. Portanto, o papel do Estado é garantir as condições necessárias à reprodução da vida, esses elementos não são garantidos pelo mercado, mas dependem diretamente da ação do poder público municipal, estadual ou federal.

Nessa lógica, tem-se por exemplo a ausência de um sistema integrado de transporte metropolitano eficiente, o qual contribui para a reprodução da exclusão espacial, exemplo disso, são as linhas de ônibus que atendem aos municípios de Benevides e seus distritos, Santa Isabel e Santa Bárbara, são ineficientes, a espera desses ônibus nas paradas são longas, dependendo do dia e do horário se intensifica a espera. Grande parte dos moradores dessas regiões precisam se deslocar diariamente para outros municípios.

Esse movimento ocorre majoritariamente pelo principal eixo viário da região, a BR-316 e em seguida, Avenida Almirante Barroso. Conforme ilustra o mapa 2.

**Figura 2** - Mapa de localização dos municípios da RMB e os principais eixos de conexão



**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

A análise dos fluxos de migração pendular na Região Metropolitana de Belém evidencia uma intensa circulação entre os municípios, o que gera uma sobrecarga significativa na infraestrutura de mobilidade, sobretudo para municípios como Benevides e seus distritos, cujos moradores também dependem exclusivamente dessa rota para acessar esses municípios.

A concentração dos fluxos nesse corredor acentua desigualdades, pois os usuários residentes em Benfica, Murinin e Santa Maria, enfrentam trajetos mais longos e condições de viagem frequentemente precárias.

Esse cenário se agrava pela fragmentação institucional por não retirar do papel os planos de planejamentos intermunicipais, para melhorar os sistemas de integração metropolitana. A governança e a gestão pública como eixos centrais para a superação da crise do transporte coletivo, sem a cooperação intermunicipal, o sistema tende à estagnação (Kneib, 2021). E isso é uma violação do princípio constitucional da universalidade dos direitos sociais.

Logo, o acesso desigual ao espaço urbano, mobilidade limitada, restringe o exercício da cidadania. Superar esse quadro requer a efetiva implementação de melhorias no sistema de transporte público, de modo que se torne acessível e atue como vetor de inclusão social.

## **CAPÍTULO III: ENTRE DESLOCAMENTOS E PERMANÊNCIA: O DÉFICIT DA MOBILIDADE URBANA.**

### **3.1. Migração pendular, trajetos e desafios do direito ao transporte público**

O processo da urbanização consiste na transformação de uma sociedade, região ou território de rural para urbano, ou seja, não representa somente o crescimento da população das cidades, mas o aumento dessas em relação aos habitantes do campo. Dessa forma se intensifica as aglomerações metropolitanas que é constituída de forma geral por um núcleo de atividades terceirizadas e por uma periferia residencial (Moura *et al* 2005). Pois, a concentração das atividades é nos núcleos centrais, enquanto as áreas periféricas assumem a função residencial, essa configuração é resultado da expansão urbana associada à valorização diferenciada do solo, que direciona os investimentos e os serviços para áreas centrais, empurrando a população de menor aquisição para a periferia.

Nesse sentido, a migração pendular emerge como um fenômeno estruturante do funcionamento metropolitano, expressando as desigualdades socioespaciais e a fragmentação da cidade, estabelecendo uma separação entre os espaços de moradia e de trabalho, intensificando os deslocamentos cotidianos da população e reforçando a dependência dos meios de transporte. Essa dinâmica evidencia a circulação diária entre territórios funcionalmente distintos. Portanto os movimentos pendulares estão relacionados ao processo de configuração espacial das atividades econômicas (Ramalho, 2016).

A migração pendular é compreendida como um tipo específico de deslocamento regular e sistemático entre territórios, inscrito em marcos espaciais e temporais determinados, notadamente entre o local de residência e o de trabalho (Jardim, 2007).

Neste sentido, a migração pendular refere-se, sobretudo, ao deslocamento cotidiano entre o local de moradia e o local de trabalho, podendo também envolver estudo ou outras atividades. Trata-se de um fenômeno diretamente relacionado à dinâmica metropolitana, à organização do mercado de trabalho e à fragmentação socioespacial, uma vez que expressa a separação entre áreas residenciais e áreas de concentração de empregos. Esses deslocamentos passam a ocorrer entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino, revelando o avanço dos processos de ocupação e expansão do espaço urbano. Assim, as centralidades tornam-se mais nítidas, possibilitando a identificação de processos seletivos de uso e

apropriação do espaço, caracterizados pela segmentação entre os locais de moradia e os espaços destinados ao trabalho e às atividades econômicas (Moura *et al* 2005).

Sendo assim, os autores Moura, Branco e Firkowski destacam que:

A migração pendular, refere-se ao deslocamento diário entre diferentes localidades para a realização de atividades como trabalho ou estudo, sem que isso implique em uma mudança permanente de residência ou na fixação definitiva em outro local. (Moura et al., 2005).

Nessa perspectiva, o termo “migração”, não há mudança definitiva de domicílio, o indivíduo continua residindo no mesmo local e retorna a ele ao final do dia. Portanto, trata-se de um movimento temporário, regular e sistemático, diferente da migração permanente, que envolve a fixação em outra cidade. Ainda assim, esse tipo de deslocamento produz experiências sociais significativas e possibilita a troca de saberes entre diferentes territórios.

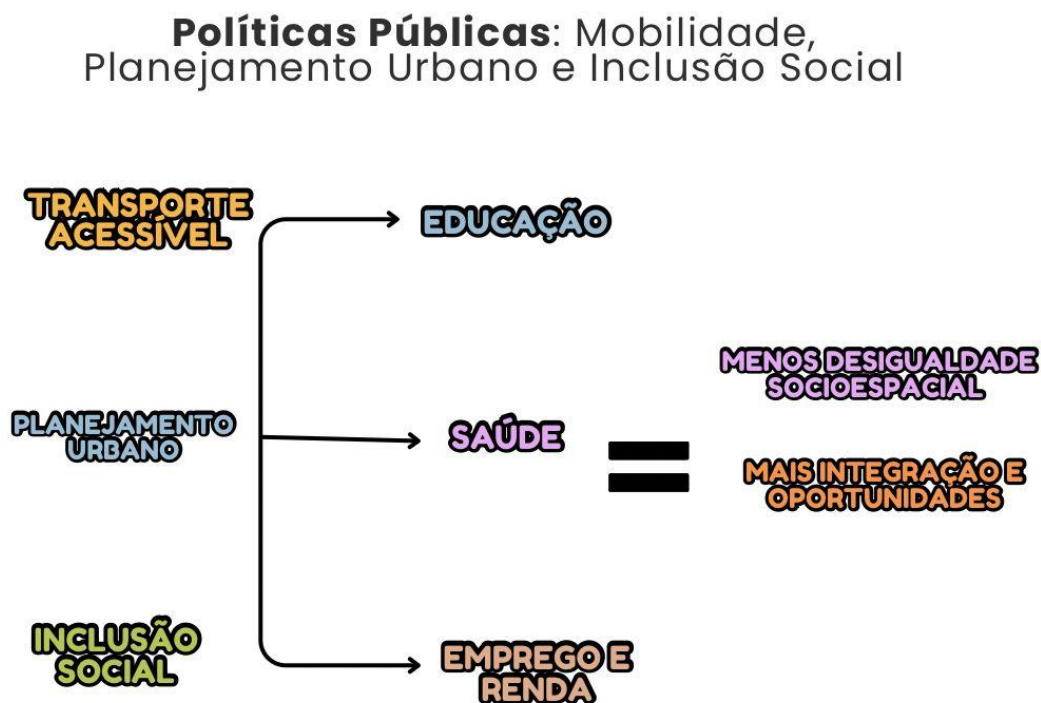
Esse processo está diretamente relacionado à ascensão das Revoluções Industriais que ocorreram a partir do século XVIII, marcaram uma mudança significativa na maneira de vida das pessoas na sociedade em geral, causadas a partir do surgimento das primeiras indústrias e pelo avanço tecnológico dos meios de produção que elas proporcionam. As indústrias começaram a ser instaladas nas cidades marcando mudanças e isso significou uma alteração considerável dos fluxos de pessoas e das dinâmicas econômicas ao redor do mundo (Marciano, 2019).

A população anteriormente concentrada no meio rural passou a ser progressivamente atraída pelas transformações ocorridas nos centros urbanos, impulsionadas pelo processo de industrialização, os espaços urbanos passaram a vivenciar um crescimento acelerado, decorrente dos intensos fluxos migratórios provenientes do campo, atraídas pelas oportunidades e vantagens oferecidas pelo meio urbano em relação ao rural (Marciano, 2019). Essas populações contribuíram para a rápida expansão e reorganização do espaço urbano, esse processo deu origem a diversas cidades, e ao longo dos anos, foram se expandindo e criando municípios e distritos como por exemplo os distritos de Benevides.

A análise dos deslocamentos populacionais relacionados à dinâmica domicílio-trabalho/estudo constitui uma importante ferramenta para a compreensão dos processos associados à expansão urbana e à metropolização. Esses deslocamentos permitem identificar a existência e a extensão das aglomerações urbanas, bem como compreender a circularidade de pessoas entre diferentes regiões, revelando os níveis de acesso da população aos benefícios

urbanos. Além disso, contribui para a avaliação das desigualdades socioespaciais e subsidia a formulação e o aprimoramento de políticas públicas voltadas à mobilidade, ao planejamento urbano e à inclusão social. Conforme ilustra a figura 3.

Figura 3 - Esquema do resultado das Políticas Públicas



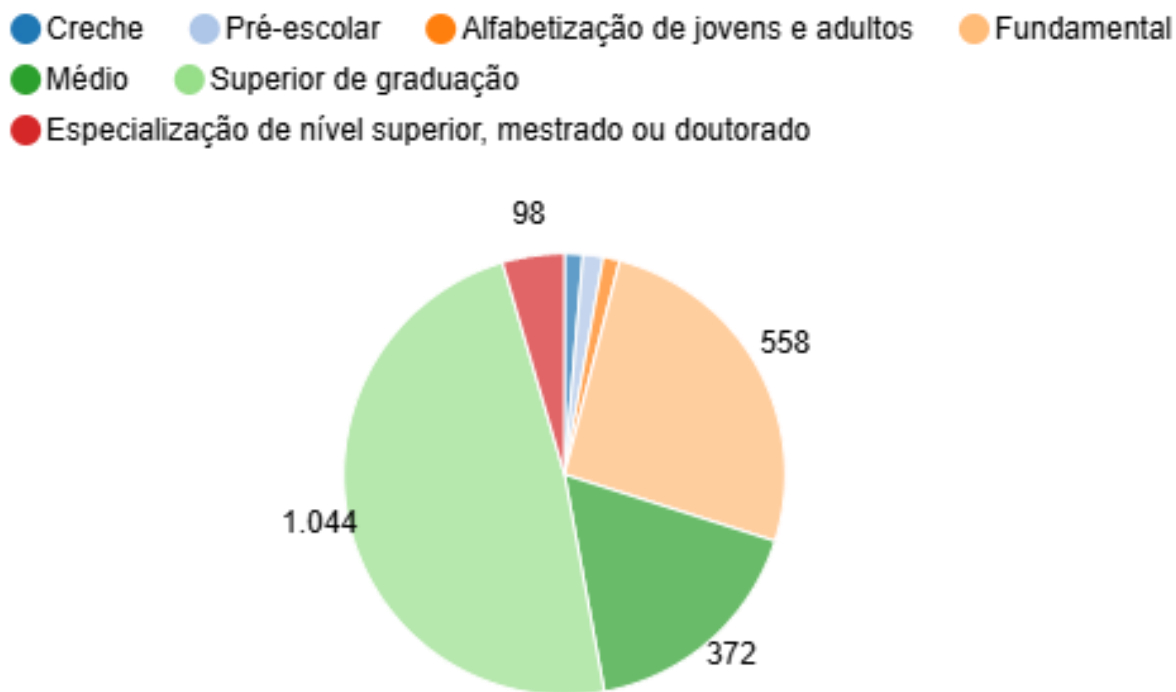
Fonte: Elaboração própria, 2025.

A Figura 3 - ilustra, de forma esquemática, a relação entre políticas públicas de mobilidade, planejamento urbano e inclusão social como elementos fundamentais para a redução das desigualdades socioespaciais. Observa-se que a implementação de um transporte público acessível, associada a um planejamento urbano voltado à oferta de infraestrutura e habitação digna, amplia o acesso da população aos serviços essenciais e às oportunidades urbanas.

Paralelamente, as políticas de inclusão social contribuem para a integração de diferentes grupos sociais ao espaço da cidade, garantindo maior equidade no usufruto dos direitos urbanos. A articulação desses três eixos resulta na melhoria da qualidade de vida, expressa pelo maior acesso à educação, à saúde e ao emprego e à renda, culminando na diminuição das disparidades entre áreas centrais e periféricas e no fortalecimento do direito à cidade.

Nesse contexto, a forma urbana das aglomerações caracteriza-se pela crescente integração funcional entre municípios e distritos, marcada pela intensificação dos fluxos cotidianos e pela dependência dos centros metropolitanos. Conforme ilustra o gráfico a seguir acerca dos deslocamentos intermunicipais para estudo.

**Figura 4 - Gráfico de saídas de Benevides para estudo**



**Fonte: IBGE - Censo Demográfico**

**Fonte:** IBGE – Censo Demográfico, 2022. Elaboração própria, 2025.

A figura 4 - Evidencia um número significativo de estudantes que realizam deslocamentos para outros municípios com a finalidade de estudo. Embora não estejam disponíveis informações detalhadas acerca dos destinos específicos desses indivíduos, é possível entender, que existe fluxos intermunicipais expressivos relacionados às atividades educacionais. Tal dinâmica reforça a relevância da mobilidade estudantil na configuração da organização socioespacial. Assim, Francellino (2020), conclui que:

A migração pendular vai além do simples ato de deslocar-se de um ponto a outro. O conceito envolve não apenas o movimento diário das pessoas para cumprir tarefas cotidianas, como trabalho, estudo e lazer, mas também a experiência de viver e interagir com o lugar (Francellino, 2020).

Desse modo, o deslocamento repetitivo contribui para a construção de vínculos simbólicos entre os indivíduos e o espaço urbano, promovendo a formação de memórias, experiências e o desenvolvimento de sentimentos de pertencimento em relação aos lugares vivenciados no dia a dia. Entre deslocamentos e permanências, os trajetos cotidianos assumem significados distintos conforme a posição social dos sujeitos e a forma como a cidade se organiza espacialmente.

Enquanto determinados grupos sociais dispõem de infraestrutura adequada, múltiplas opções de transporte e maior fluidez nos deslocamentos, outros enfrentam longos percursos e irregularidades nos horários, esses elementos evidenciam o déficit da mobilidade e comprometem o exercício do direito ao transporte, por consequência, o acesso a outros direitos fundamentais.

O déficit da mobilidade, pode envolver desde a demanda por melhoria e ampliação de sistemas de transporte de média e alta capacidade, calçadas, ciclovias, sinalização viária, pavimentação (modos de transporte), como também a forma de uso e ocupação do solo (valor do solo) que afeta os deslocamentos de pessoas, e ainda a renda e atividade econômicas e produtivas no município ou região (serviços e logística) que afeta o deslocamento de pessoas e cargas no território urbano (Santos, 2019).

Quando a infraestrutura e os serviços de transporte não acompanham as necessidades da população, o espaço urbano se torna restritivo e seletivo. Assim, limita o acesso a oportunidades e compromete o direito à cidade desencadeando diversos problemas. Conforme ilustra o quadro a seguir.

**Quadro 1** - Relação entre crescimento urbano desordenado e seus impactos na mobilidade urbana

<b>ETAPA ANALÍTICA</b>	<b>DIMENSÃO URBANA</b>	<b>PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS</b>	<b>REPERCUSSÃO NA MOBILIDADE</b>
Causas Estruturais	Processo de urbanização	Planejamento urbano insuficiente, expansão horizontal do tecido urbano, segregação socioespacial zoneamento inadequado	Produção de uma cidade dispersa, fragmentada e funcionalmente desigual
Efeitos Estruturais	Estrutura intraurbana	Aumento das distâncias entre moradia e trabalho, baixa densidade nas periferias, centralização de empregos e serviços	Intensificação dos deslocamentos pendulares
Interferências Diretas	Sistema de mobilidade	Predomínio do transporte individual, ineficiência do transporte público, congestionamentos, desigualdade no acesso ao transporte	Elevação do tempo de viagem, dos custos e da exclusão socioespacial
Interferências Finais	Qualidade urbana e social	Poluição atmosférica e sonora acidentes perdas da qualidade de vida congestionamentos crônicos	Retroalimentação do modelo de expansão urbana desordenada

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

O Quadro 2 - apresenta a relação entre o crescimento urbano desordenado e seus impactos diretos e indiretos sobre a mobilidade urbana, evidenciando um encadeamento lógico entre causas estruturais, efeitos espaciais, interferências no sistema de transportes e consequências socioambientais. Inicialmente, fatores como a insuficiência do planejamento urbano, a expansão horizontal do tecido urbano, o zoneamento inadequado e a segregação socioespacial contribuem para a conformação de uma cidade dispersa e funcionalmente fragmentada. Essa configuração territorial resulta no aumento das distâncias entre os locais de

moradia e trabalho, na baixa densidade das áreas periféricas e na concentração de atividades econômicas e serviços nas áreas centrais, intensificando os deslocamentos pendulares.

Observa-se a crescente dependência do transporte individual, a ineficiência do transporte coletivo e a sobrecarga da infraestrutura viária, o que acarreta congestionamentos recorrentes, elevação do tempo e dos custos de deslocamento e aprofundamento das desigualdades no acesso à mobilidade. Tais processos culminam em impactos negativos sobre a qualidade de vida urbana, expressos pelo aumento da poluição, dos acidentes de trânsito e pela consolidação de um ciclo vicioso de expansão urbana desordenada, esses aspectos refletem a organização socioespacial da RMB.

Nesse contexto, o transporte público constitui um elemento fundamental para a promoção da equidade urbana e para a efetivação do direito à cidade, na medida em que viabiliza o acesso da população aos bens, serviços e oportunidades urbanas (Kneib, 2021). Entretanto, o não cumprimento desse papel decorre de um conjunto de fatores estruturais e institucionais, entre eles, destacam-se o planejamento urbano fragmentado, a insuficiência de investimentos contínuos no sistema de transporte coletivo.

O caso dos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria, que possuem único eixo de acesso, a Rodovia BR-316, seguida pela PA-391, conforme ilustrado na Figura 05 deste trabalho. A dependência de um único corredor viário intensifica a vulnerabilidade desses distritos. Embora tenham sido contemplados por melhorias no sistema de transporte coletivo no final do ano de 2024, tais intervenções ainda se mostram insuficientes para atender à demanda da população local. Persistem restrições no acesso aos ônibus em determinados horários, afetando de forma mais intensa o distrito de Santa Maria, que se configura como o mais impactado por essa limitação na oferta do serviço.

O transporte público é um elemento central na dinâmica urbana, uma vez que possibilita o deslocamento diário dos trabalhadores entre suas residências e os locais de trabalho, bem como o acesso a outros espaços indispensáveis à reprodução de suas atividades cotidianas. Dessa forma, a mobilidade urbana transcende a noção de conveniência ou conforto, configurando-se como um componente essencial para o funcionamento e a sustentação econômica das cidades. (Kneib, 2024).

Dessa forma, o direito ao transporte, é um direito social e implica a responsabilidade do Estado em assegurar um sistema de transporte público eficiente, acessível e de qualidade, este direito está intrinsecamente ligado à dignidade humana e à garantia de condições de vida adequadas (Silva, 2024). Além disso, é previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988.

Nesse contexto, o direito ao transporte ultrapassa a dimensão técnica da mobilidade e assume um caráter político e social. Pois a garantia do transporte público é assegurar a própria condição de cidadania, sem mobilidade não há acesso aos demais direitos previstos constitucionalmente (Silva, 2024). Essa perspectiva reforça a ideia de que o transporte público não deve ser tratado como serviço opcional ou mercantil, mas como serviço essencial.

Sendo assim, os desafios do transporte público estão diretamente relacionados às formas de planejamento e organização das linhas de ônibus no espaço metropolitano. Tais dinâmicas foram identificadas e analisadas a partir das visitas de campo, cujos resultados serão apresentados e discutidos no capítulo seguinte deste trabalho.

### **3.2 Percepções das vivências e experiências adquiridas pelos usuários de transporte público dos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria**

Para uma análise mais abrangente dos resultados e discussão do panorama do transporte público nos distritos de estudo deste trabalho é fundamental iniciar destacando o caput do artigo 37, § 16 da Constituição Federal de 1988. O qual determina explicitamente que “órgãos e entidades da administração pública, individual ou conjuntamente, devem realizar avaliação das políticas públicas, inclusive com divulgação do objeto a ser avaliado e dos resultados alcançados, na forma da lei (Brasil, 1988). No contexto da mobilidade urbana, esse dispositivo constitucional significa que as políticas públicas relacionadas ao transporte e à circulação nas cidades devem ser sistematicamente avaliadas pelo poder público, de forma transparente e conforme a legislação vigente.

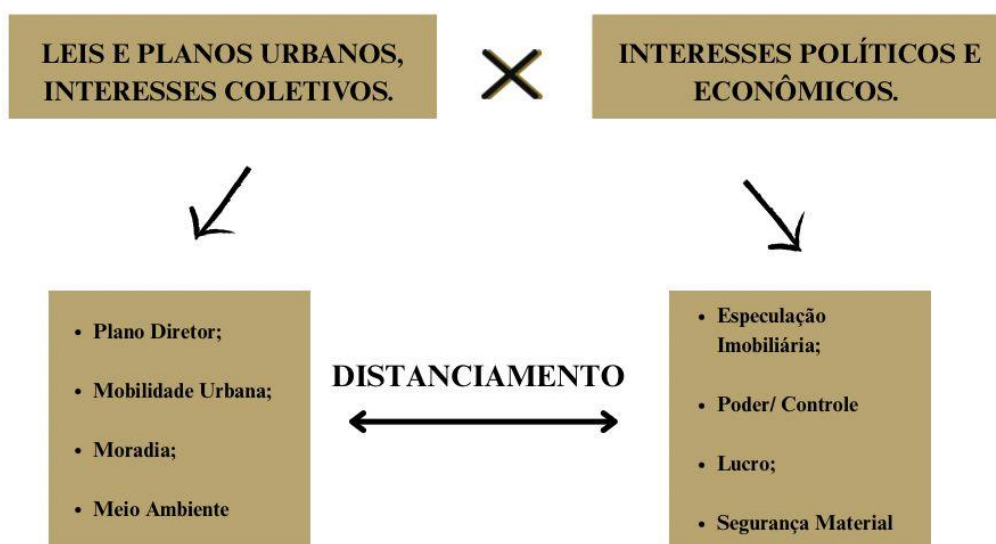
Isso implica que programas, projetos e serviços de mobilidade como transporte coletivo, implantação de corredores exclusivos (BRT), planejamento viário e acessibilidade não podem ser executados de maneira arbitrária ou sem acompanhamento técnico, a exigência de divulgação do objeto avaliado e dos resultados alcançados reforça o princípio da transparência e permite que a sociedade tenha acesso às informações das ações governamentais. Dessa forma, torna-se possível verificar se tais políticas estão, de fato, garantindo o direito à cidade, a melhoria da qualidade de vida e o acesso equitativo aos serviços. Além disso, a participação social, auxilia no aprimoramento contínuo das políticas públicas e contribui para a construção de sistemas de mobilidade mais eficientes e alinhados às necessidades da população.

O planejamento urbano é uma ferramenta fundamental para organizar o crescimento das cidades, associado ao Plano Diretor que é um instrumento que estabelece diretrizes, normas e estratégias voltadas à ocupação racional do solo urbano. Previsto pela Constituição Federal de

1988 e regulamentado pelo Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001. Os planos diretores revistos após a criação do Estatuto da Cidade passaram a compor em suas diretrizes a participação da sociedade civil na construção do planejamento urbano objetivando o desenvolvimento da cidade, com justiça social, melhoria das condições de vida de seus habitantes e usuários, e o desenvolvimento das atividades econômicas (Soares, 2017).

Embora os planos diretores revisados após a promulgação do Estatuto da Cidade tenham incorporado, em suas diretrizes, a participação da sociedade civil como princípio fundamental do planejamento urbano, na prática esse processo participativo mostra-se limitado, em muitos municípios, a participação popular ocorre de forma restrita, com baixa representatividade social e pouca influência efetiva nas decisões finais, o que compromete os objetivos de promoção da justiça social, da melhoria das condições de vida da população e do fortalecimento das atividades econômicas. Sendo assim, observa-se um distanciamento entre o que é previsto nos instrumentos legais e a realidade da gestão urbana, na qual interesses políticos e econômicos tendem a prevalecer sobre as demandas coletivas, fragilizando a efetividade do planejamento urbano democrático. Conforme ilustra o esquema a seguir.

**Figura 5** - O distanciamento entre planejamento urbano legal e prática da gestão urbana



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Como consequência desse cenário de distanciamento entre o planejamento urbano previsto nos instrumentos legais e a gestão urbana praticada refletem na intensificação das desigualdades socioespaciais e na fragilização do direito à cidade (Figura 4). Quando interesses políticos e econômicos se sobrepõem às demandas coletivas, os instrumentos de planejamento perdem sua capacidade de orientar o desenvolvimento urbano de forma equitativa, resultando na priorização de empreendimentos voltados ao lucro, na exclusão de parcelas vulneráveis da população e na precarização do acesso à moradia, à mobilidade e aos serviços públicos.

Esse cenário compromete a função social da cidade, limita a participação social nos processos decisórios e contribui para a reprodução de um modelo urbano segregador, no qual o espaço passa a ser tratado como mercadoria, em detrimento de sua dimensão social e coletiva. Nesse sentido, a pesquisa de campo realizada evidencia tais problemáticas por meio de relatos da população usuária, bem como de registros fotográficos, os quais subsidiam a análise e a discussão dos resultados, permitindo uma compreensão mais aprofundada das condições reais do transporte público nos distritos estudados.

A pesquisa de campo foi realizada em pontos de ônibus previamente selecionados nos distritos de Murinin, Benfica e Santa Maria. As atividades em campo tiveram início com a observação direta da autora, a qual residia no distrito de Murinin, fato que possibilitou um conhecimento prévio das dinâmicas locais relacionadas ao transporte público. Essa condição contribuiu para uma análise mais consistente da realidade investigada, permitindo a compreensão dos fluxos, práticas e estratégias adotadas pelos usuários no cotidiano da mobilidade urbana.

Em seguida, as atividades práticas tiveram início na parada situada no final da linha em Murinin, logo em seguida, na parada localizada na praça central do distrito. A escolha desses pontos justifica-se por sua relevância estratégica para os usuários do transporte público, uma vez que o embarque no final da linha aumenta a probabilidade de obtenção de assentos, sobretudo nos horários de pico. Dessa forma, a seleção desses locais permitiu compreender de maneira mais precisa as dinâmicas de uso do transporte coletivo, bem como as estratégias adotadas pelos usuários em função da demanda elevada e das condições de oferta do serviço.

As entrevistas realizadas no distrito de Benfica ocorreram na parada localizada nas proximidades da Escola E.E.E.FM João Batista, enquanto, em Santa Maria, foram conduzidas na parada situada na praça central. No caso de Santa Maria, não foram identificados pontos considerados estratégicos para o embarque, uma vez que os ônibus já chegavam ao distrito com elevada taxa de ocupação, provenientes de Murinin e Benfica, o que limitava as possibilidades

de escolha dos usuários e evidenciava as restrições impostas pela dinâmica operacional do transporte coletivo na área.

Os dados foram coletados no período compreendido entre 2025 e 2026, por meio da aplicação de questionários e da realização de entrevistas com usuários do transporte coletivo e coordenadores da garagem de ônibus. Até o final de 2025, a empresa responsável pela operação do serviço era a Viação Barata, encarregada da linha Murinin–Integração Castanheira, a qual atendia os distritos de Murinin, Benfica e Santa Maria.

**Figura 6** - Garagem de ônibus em Murinin



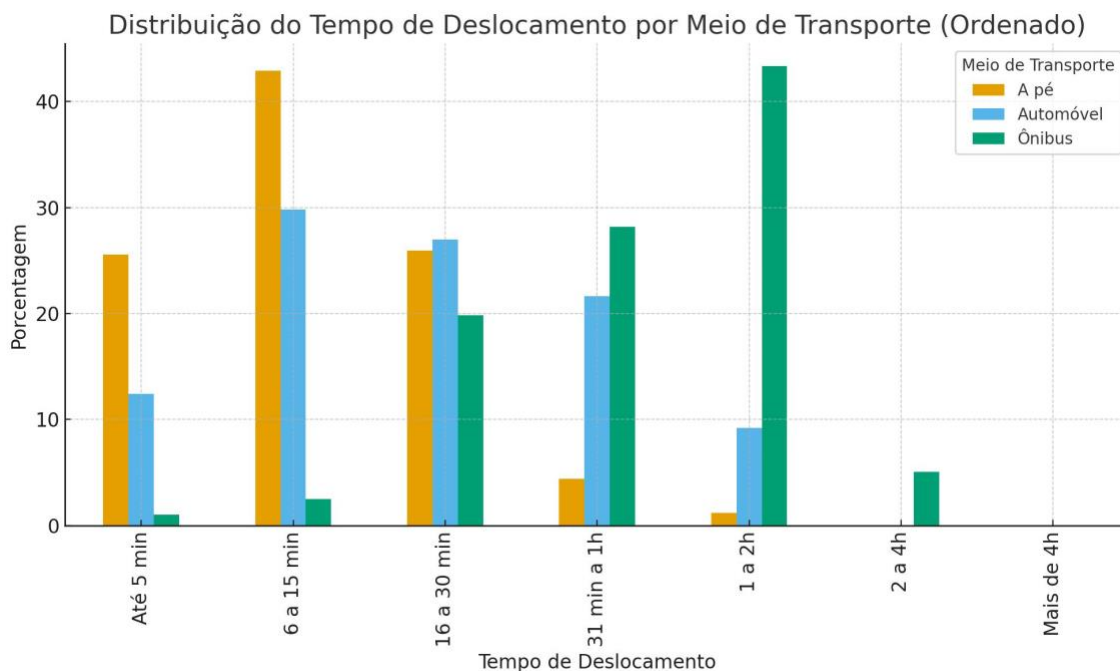
**Fonte:** Acervo pessoal, 2025.

Nesse contexto, os usuários relataram diversos problemas relacionados à oferta e à qualidade do serviço, destacando-se a insuficiência de veículos nos horários de pico, o tempo excessivo de deslocamento, a superlotação e as condições inadequadas de conforto térmico dos ônibus. Embora existisse uma parada de integração localizada no centro de Ananindeua, às margens da BR-316, essa estrutura mostrava-se ineficiente, uma vez que os ônibus que atendiam aos usuários provenientes de outros bairros já chegavam ao local com sua capacidade máxima, impossibilitando o embarque de novos passageiros. Assim, aqueles que necessitavam deslocar-se até o centro de Belém e não dispunham de recursos para o pagamento de uma tarifa adicional eram submetidos a longos períodos de espera por outros veículos.

Ao final da jornada diária, trabalhadores e estudantes enfrentavam a mesma situação no percurso de retorno às suas residências. Nesse sentido, a parada localizada nas proximidades do Shopping Castanheira, configurava-se como um ponto estratégico para a obtenção de assentos, por se tratar do local de finalização do trajeto no sentido Belém e início do percurso em direção

a Murinin. Em contrapartida, os usuários que aguardavam o ônibus em Marituba frequentemente permaneciam por longos períodos nas paradas, visto que os veículos já chegavam lotados desde Ananindeua, agravando ainda mais as condições de mobilidade enfrentadas pela população. Conforme ilustra a Figura 7.

**Figura 7** - Gráfico de distribuição de tempo de deslocamento por meio de transportes em Benevides



**Fonte:** IBGE, Censo 2022. Elaboração própria.

A Figura 7 - apresenta a distribuição percentual do tempo de deslocamento por três meios de transporte sendo, a pé, automóvel e ônibus, organizados em faixas de duração que variam de: até 5 minutos a mais de 4 horas. Considerando que todas as viagens do transporte público incluem dois deslocamentos a pé, na origem e no destino.

Os deslocamentos realizados a pé concentram-se, majoritariamente, no intervalo de 6 a 15 minutos, correspondendo ao maior percentual desse modal. Esse tempo de percurso refere-se, em geral, aos trajetos entre a residência do indivíduo e o ponto de ônibus, ou ainda do ponto de desembarque até o local de trabalho ou de estudo. De modo semelhante, o uso do automóvel apresenta predominância nos intervalos de 6 a 15 minutos e de 16 a 30 minutos, o que indica a realização de deslocamentos relativamente curtos, característicos de trajetos predominantemente intraurbano.

Em contraste, o modal ônibus apresenta uma distribuição mais deslocada para tempos mais longos, o maior percentual de viagens ocorre na faixa de 1 a 2 horas, seguido por

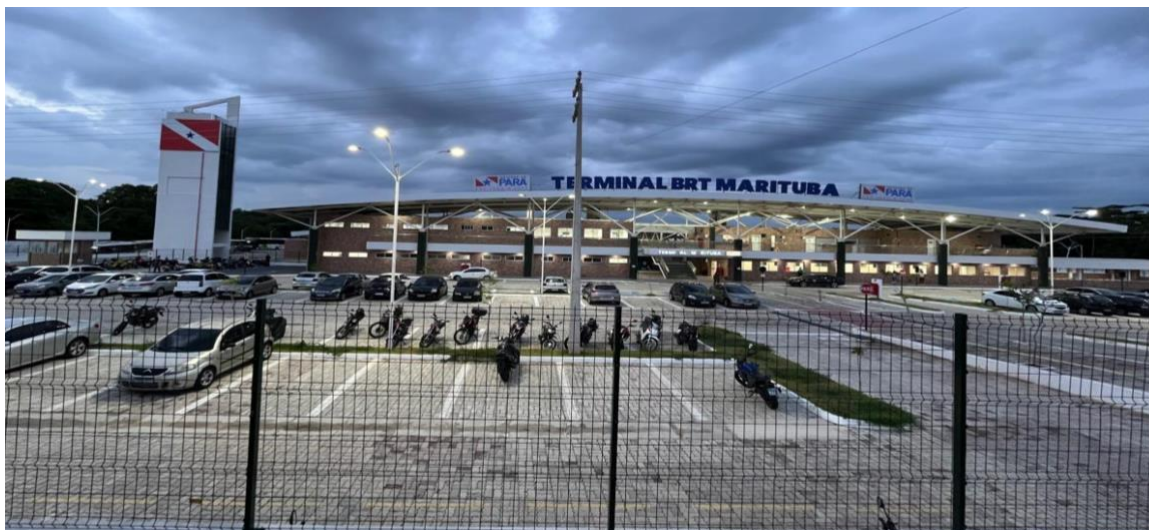
participação relevante entre 31 minutos e 1 hora e 16 a 30 minutos, evidenciando trajetos mais extensos e a maior dependência temporal associada ao transporte coletivo. Além disso, apenas este modal aparece na faixa mais longa, de 2 a 4 horas, reforçando a centralidade do ônibus em deslocamentos de maior duração.

Além disso, observou-se nas pesquisas a dificuldade de acesso a serviços de transporte por aplicativo, como Uber e 99, em razão da distância em relação ao centro de Belém e à sede de Benevides. Quando as corridas são aceitas, os valores cobrados tendem a ser elevados, em outras situações, embora o aplicativo apresente tarifas mais baixas, alguns motoristas solicitam pagamentos adicionais não previstos na plataforma, cancelando a corrida caso o passageiro não concorde.

Essa prática agrava a vulnerabilidade dos usuários, especialmente nos casos em que o cidadão perde o ônibus, intensificando ainda mais os prejuízos relacionados ao tempo de deslocamento e às condições de acesso à mobilidade urbana. Assim, o gráfico revela a forte diferença entre modais: enquanto deslocamentos a pé e por automóvel tendem a ser curtos, o transporte por ônibus concentra a maior parte dos tempos, mais prolongados, refletindo tanto as distâncias percorridas quanto as condições operacionais e estruturais da mobilidade urbana.

Recentemente, o sistema de transporte público passou por um processo de transição. Desde o final de 2025, a implantação do sistema BRT, passou a atender os distritos em questão, promovendo alterações no itinerário da linha, bem como melhorias relacionadas às condições de conforto dos veículos. Nesse novo arranjo operacional, a linha deixou de seguir até o Shopping Castanheira, passando a ter como destino o Terminal Rodoviário do BRT em Marituba, conforme ilustrado nas imagens seguir.

**Figura 8** - Terminal rodoviário do BRT Marituba



Fonte: Acervo pessoal 2025.

A figura 8, ilustra o Terminal Rodoviário do BRT no município de Marituba, responsável pela chegada e saída dos ônibus com destino aos distritos de Murinin, Benfica e Santa Maria. Ressalta-se que, embora exista outro terminal do BRT no município de Ananindeua, este não opera linhas destinadas a esses distritos, sendo o terminal de Marituba o único a atender tais localidades. A seguir às figuras A e B ilustra a parada exclusiva para a linha Murinin.

**Figura 9** - Ônibus da linha Murinin no terminal pela manhã e tarde



Fonte: Acervo pessoal, 2025.

Os resultados obtidos a partir das entrevistas e questionários aplicados aos usuários do transporte público depois dessa transição, evidenciam percepções contrastantes em relação às mudanças decorrentes da implantação do sistema BRT nos distritos analisados.

De modo geral, os usuários reconhecem avanços significativos no que se refere às condições físicas dos veículos, destacando a melhoria dos assentos, a presença de climatização e o aumento do conforto durante o deslocamento. Esses aspectos são avaliados de forma positiva, sobretudo pelos passageiros cujo destino é o município de Marituba, uma vez que o novo terminal do BRT atende de maneira mais direta a essa demanda, reduzindo desconfortos anteriormente associados à superlotação e às condições precárias dos ônibus.

**Quadro 2** - Pontos positivos e negativos da implantação sistema BRT de acordo com os usuários

<b>ASPECTOS AVALIADOS</b>	<b>PONTOS POSITIVOS</b>	<b>PONTOS NEGATIVOS</b>
<b>Condições dos veículos</b>	Melhoria dos assentos, climatização, maior conforto durante o deslocamento	Inexistente
<b>Qualidade da viagem</b>	Redução do desconforto associado à superlotação em determinados trechos	Aumento do tempo total de deslocamento em função das paradas prolongadas
<b>Atendimento territorial</b>	Atendimento mais direto e eficiente para usuários com destino ao município de Marituba	Atendimento desigual para usuários com destino à Ananindeua em comparação aos usuários de Marituba
<b>Operação do sistema</b>	Modernização do serviço de transporte público	Ausência do cobrador e sobrecarga ao motorista
<b>Integração e deslocamento</b>	Várias opções de ônibus para diversos destinos	Aumento do tempo de viagem, dependência dos terminais para a realização da integração
<b>Impactos ao usuário</b>	Maior conforto físico em parte do percurso de acordo com determinados horários	Maior desgaste físico e perda de eficiência nos horários de pico

**Fonte:** Elaborado pelo autor conforme o trabalho de campo, 2026.

A análise dos dados obtidos por meio das entrevistas e questionários evidencia que a implantação do sistema BRT gerou percepções ambíguas entre os usuários do transporte público nos distritos analisados. Entre os aspectos positivos, destaca-se a melhoria significativa das condições físicas dos veículos, especialmente no que se refere ao conforto dos assentos, a climatização e a qualidade geral do deslocamento. Tais avanços são percebidos de forma mais expressiva pelos usuários cujo destino é o município de Marituba, uma vez que o novo terminal do BRT passou a atender essa demanda de maneira mais direta, reduzindo problemas historicamente associados a precariedade dos ônibus convencionais.

Entretanto, apesar desses avanços, os resultados revelam limitações relevantes no modelo operacional adotado. A ausência do cobrador, com a consequente transferência dessa função ao motorista, foi amplamente apontada como um fator negativo, pois contribui para o aumento do tempo de parada nos pontos e compromete a fluidez do serviço, sobretudo nos períodos de maior demanda. Esse aspecto impacta diretamente a eficiência operacional do sistema e a experiência dos usuários.

Adicionalmente, observa-se que a reestruturação dos itinerários não atende de forma equitativa a todos os passageiros. Para os usuários com destino ao município de Ananindeua, a implantação do BRT representou um retrocesso, uma vez que a necessidade de integrações e transbordos ampliou o tempo de viagem e intensificou o desgaste físico. Dessa forma, os dados indicam que os benefícios do sistema não são distribuídos de maneira homogênea no território.

Assim, embora a implantação do BRT represente um avanço em termos de modernização e conforto do transporte público, persistem desafios estruturais relacionados a organização do serviço, ao tempo gasto durante a integração entre diferentes linhas e a garantia do direito a mobilidade urbana. Esses resultados evidenciam a necessidade de ajustes no sistema, de modo a conciliar eficiência operacional, acessibilidade e equidade socioespacial.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente monografia analisou as condições de mobilidade urbana nos distritos de Benfica, Murinin e Santa Maria, no município de Benevides (PA), inseridos na dinâmica da Região Metropolitana de Belém, sob a perspectiva das políticas públicas, fragmentação socioespacial e direito à cidade. Ao investigar os impactos da reorganização do transporte público coletivo após a implantação do sistema BRT, buscou-se compreender em que medida as transformações implementadas contribuíram para a efetivação de uma mobilidade mais equitativa no contexto metropolitano.

Os resultados da pesquisa fundamentam-se em revisão bibliográfica, análise documental, observação em campo e coleta de dados, foi possível concluir que houve avanços pontuais, sobretudo no que se refere à modernização da frota, ao conforto dos veículos e à melhoria das condições físicas do serviço ofertado. Tais mudanças representam ganhos importantes no plano material e simbólico, ao conferir maior dignidade ao deslocamento cotidiano de parte da população usuária.

Contudo, verificou-se que esses avanços não foram suficientes para enfrentar os entraves estruturais historicamente presentes na organização do sistema de transporte metropolitano. Persistem fragilidades relacionadas à integração entre modais, à insuficiência de ônibus nos horários de pico e à sobrecarga funcional dos motoristas, que acumulam a condução do veículo com a cobrança das passagens. Essas situações evidenciam a contradição entre diretriz de equidade prevista na lei 12.587/2012 e a realidade operacional do sistema.

Sendo assim, a situação do distrito de Santa Maria revela-se particularmente crítica, sobretudo em função do expressivo contingente de moradores que realizam deslocamentos pendulares diários para fins de trabalho e estudo. Diante desse cenário, propõe-se a criação de uma linha de ônibus exclusiva para atender a referida área, bem como a readequação da oferta do serviço, mediante a ampliação da frota de ônibus. Tal medida tende a contribuir para a redução das desigualdades no acesso ao transporte coletivo e pode mitigar os efeitos da fragmentação socioespacial, promovendo maior equidade na mobilidade urbana.

Desse modo, a pesquisa confirma a hipótese de que a implantação do BRT, tenha promovido melhorias operacionais e estruturais, mas não garantiu, por si só, mobilidade urbana equitativa nos distritos analisados. Ao evidenciar as contradições e desafios presentes no cotidiano dos usuários, este trabalho contribui para o debate sobre mobilidade urbana no contexto metropolitano amazônico, reforçando a necessidade de efetivação das políticas

públicas que garantam o deslocamento físico, acesso efetivo às oportunidades, aos serviços e à cidadania plena.

Portanto Conclui-se, que a efetivação do direito à cidade na região estudada exige mais do que investimentos em infraestrutura e renovação de frota. Requer planejamento intermunicipal efetivo na RMB, monitoramento em tempo real das linhas de ônibus e gestão metropolitana articulada às especificidades territoriais e às dinâmicas pendulares que caracterizam os distritos de Benevides.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 2023. Disponível em: [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br). Acesso em: 25 jan. 2026.

BRASIL. **Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1995. Disponível em: [planalto.gov.br](http://planalto.gov.br). Acesso em: 25 jan. 2026.

BRASIL. **Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2001.

BRASIL. **Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. 94 p.

FRANCELLINO, S. M. R. de L. Migração pendular de estudantes universitários na região de Aquidauana – Mato Grosso do Sul – Brasil. **Trayectorias Humanas Trascontinentales**, n. 6, p. 137–152, 2020.

GUIMARÃES, Bruna Rodrigues. **Mobilidade urbana sustentável: políticas públicas e inovação em meios de transporte**. 80 f. Dissertação: Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial. Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC), Goiânia, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo demográfico 2022: resultados gerais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

JARDIM, Antonio de Ponte. **Algumas reflexões sobre o estudo das migrações pendulares**. In: V ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES. Anais. Campinas: Núcleo de Estudos Populacionais, NEPO, Unicamp, 2007.

KNEIB, Erika Cristine. Transporte público coletivo: dos desafios globais ao panorama brasileiro. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 2, p. 794-819. Anais. Rio de Janeiro, 2021.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à Cidade**. 5 ed. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2008. 142 p.

MARCIANO, Vanessa Quáquio. **Mobilidade Pendular: uma análise a partir da interligação entre os municípios de Matias Barbosa e juiz de fora em minas gerais**. 100 f. Monografia: Bacharel em Geografia, Departamento de Geociências, Instituto de Ciências Humanas. UFJF. Juiz de Fora, 2019.

MENEZES, Andressa Valentin de. **Análise do efeito barreira das infraestruturas de transporte regionais na escala intraurbana: um olhar sobre a fragmentação socioespacial em**

sapucaia do Sul/RS. 174 f. Dissertação: Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. UFRGS. Porto Alegre, 2024.

MOURA, Rosa; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Movimento Pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121–133. Anais, FapUNIFESP, 2005.

MOURA, Rosa; CARDOSO, Nelson Ari. Mobilidade transfronteiriça: entre o diverso e o efêmero. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Cap., 9. P. 205–222. Ipea. Brasília, 2016.

PEREIRA, Rafael H. M.; HERSZENHUT, Daniel. **Introdução à acessibilidade urbana: um guia prático em R. Brasília: Ipea, 2023. 155 p.**

RAMALHO, Hilton Martins de Brito; BRITO, Danyella Juliana Martins de. Migração intrametropolitana e mobilidade pendular: evidências para a região metropolitana do Recife. **Estudos Econômicos**, v. 46, n. 4, p. 823–877. São Paulo, 2016.

SANTOS, Marcos Daniel Sousa dos. **Déficit da mobilidade urbana: lacunas do planejamento a nível nacional**. Brasília: Escola Nacional de Administração Pública (Enap), 2019.

SANTOS, Milton. **TERRITÓRIO, globalização e fragmentação**. 4. Ed. São Paulo: Hucitec Anpur, 1998. 330 p.

SILVA, Marcelle Peres da. **Faces da metrópole: desigualdades socioespaciais e violência no distrito de Icoaraci, Belém-PÁ**. 168 f. Dissertação: Mestrado em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. UFPA. Belém, 2018.

SILVA, Rodrigo Resende. **Transporte público e sua efetivação como direito social: políticas públicas e desafios**. 100 f. Dissertação: Mestrado em Direito, Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa-IDP. Brasília, 2024.

SOARES, Lucélia dos Reis Santos. **A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA**. 180 f. Dissertação: Mestrado em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. UFPA. Belém, 2017.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação Socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, n. 6, p. 1- 12. 2020.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos**. Projeto de pesquisa. Presidente Prudente, 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

## APÊNDICE

### QUESTIONÁRIO

DATA: \_\_/\_\_/\_\_\_\_

HORA: \_\_:\_\_

LOCAL: ( ) Murinim; ( ) Benfica; ( ) Santa Maria

Sexo?

( ) Masculino

( ) Feminino

Idade? \_\_\_\_\_.

Pessoa com deficiência física?

( ) Não

( ) Sim, \_\_\_\_\_.

<b>SAÍDA</b>	
Tempo de espera	
Local de Destino	
Tempo de Deslocamento	
Frequência semanal	
<b>RETORNO</b>	
Tempo de espera	
Tempo de Deslocamento	
Horário	

Sobre o BRT

Sobre a Garagem de Ônibus

### QUESTIONÁRIO

DATA: \_\_/\_\_/\_\_\_\_

HORA: \_\_:\_\_

LOCAL: ( ) Murinim; ( ) Benfica; ( ) Santa Maria

Sexo?

( ) Masculino

( ) Feminino

Idade? \_\_\_\_\_.

Pessoa com deficiência física?

( ) Não

( ) Sim, \_\_\_\_\_.

<b>SAÍDA</b>	
Tempo de espera	
Local de Destino	
Tempo de Deslocamento	
Frequência semanal	
<b>RETORNO</b>	
Tempo de espera	
Tempo de Deslocamento	
Horário	

Sobre o BRT

Sobre a Garagem de Ônibus