



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE GEOGRAFIA**

**LEONICE PONTES DA SILVA**

**ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO TRANSPORTE  
PÚBLICO E AS POSSIBILIDADES DE USOS E APROPRIAÇÕES DA  
CIDADE: O CASO DO BAIRRO SÃO MIGUEL DA CONQUISTA EM  
MARABÁ – PA.**

MARABÁ – PA  
2017

**LEONICE PONTES DA SILVA**

**ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO TRANSPORTE PÚBLICO E AS POSSIBILIDADES DE USOS E APROPRIAÇÕES DA CIDADE: O caso do bairro São Miguel da Conquista em Marabá – PA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção de título acadêmico em Licenciatura e Bacharelado em Geografia.

Orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza.

MARABÁ – PA  
2017

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**  
**Biblioteca Josineide da Silva Tavares da UNIFESSPA. Marabá, PA**

---

Silva, Leonice Pontes da

Análise da mobilidade urbana através do transporte público e as possibilidades de usos e apropriações da cidade: o caso do bairro São Miguel da Conquista em Marabá – PA / Leonice Pontes da Silva; orientador, Marcus Vinicius Mariano de Souza. — 2017.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Marabá, 2017.

1. Transporte urbano-Marabá (PA). 2. Geografia humana. 3. Acessibilidade ao transporte local. 4. Espaços públicos. 5. Planejamento urbano. 6. Comunidade urbana - Desenvolvimento. I. Souza, Marcus Vinicius Mariano de, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDD: 22. ed.: 388.4098115

---

LEONICE PONTES DA SILVA

**ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO TRANSPORTE PÚBLICO E  
AS POSSIBILIDADES DE USOS E APROPRIAÇÕES DA CIDADE: O caso do bairro  
São Miguel da Conquista em Marabá – PA.**

**Banca Examinadora**

---

Prof<sup>o</sup>. Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza (Orientador)

---

Prof<sup>a</sup>. Ma. Gleice Kelly Gonçalves da Costa – FG/ICH/Unifesspa

---

Prof<sup>o</sup>. Me. Antonio Carlos Santos do Nascimento – FAGEO/IGE/Unifesspa

Ao meu pai, Leonardo Pereira da Silva, que sempre esteve presente com seu amor e dedicação, te amo! Ao Rogério Silva Costa, pelo companheirismo, carinho, amor e incentivo.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me conceder o dom da vida.

Ao meu pai, Leonardo Pereira da Silva, por ter se dedicado e feito tudo ao seu alcance para criar eu e minha irmã. Mesmo com toda dificuldade, principalmente financeira, nunca nos desamparou. Você é meu herói, exemplo de vida, obrigada pelos ensinamentos. Te amo!

Ao meu esposo e amigo Rogério Silva Costa, pelo companheirismo, amor e carinho todos esses anos que estamos juntos. Obrigada por sempre acreditar em mim, por me dar forças nos momentos mais difíceis da graduação, principalmente nessa fase final. A você, muito obrigada meu amor!

À minha irmã Leonildes Pontes da Silva, pela convivência, cumplicidade e companheirismo. Obrigada pela palavra amiga, pelo incentivo e por me ouvir. Te amo maninha!

Ao meu orientador, Prof<sup>o</sup>.Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza por ter aceito me orientar na elaboração desse trabalho. Obrigada pelas sugestões, críticas e correções que foram de fundamental importância.

À minha amiga, e colega de graduação, Ayandra Soares de Jesus, pelas conversas, conselhos. Por ter se prontificado a me ajudar na aplicação dos formulários. Também foi essencial a colaboração do amigo Robson Carneiro da Silva e da Cislene Pereira Alvez na aplicação dos formulários. A vocês, muito obrigada!

A todos os meus colegas de graduação, turma de Geografia 2011, pela convivência e aprendizagem.

Ao senhor Manuel Pereira da Rocha e a presidente de Associação do bairro São Miguel da Conquista, Janne Fernandes, pelas informações, bem como, pela documentação que contribuíram na elaboração deste trabalho. Ao Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – DMTU, representado na pessoa de Rogério Matias da Silva (Diretor do Departamento de Transportes), pelas informações passadas sobre o serviço de Transporte Público Coletivo, por ônibus, de Marabá - PA.

Aos moradores do bairro São Miguel da Conquista, cuja colaboração foi de suma importância. A todos meu respeito.

A idéia de mobilidade, centrada nas pessoas que transitam é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos (BRASIL, 2004, p.14).

## RESUMO

A mobilidade urbana é inerente ao processo de produção e reprodução do espaço urbano, está relacionada aos deslocamentos dos cidadãos, necessário para o desenvolvimento de atividades no meio urbano como trabalho, estudo, lazer, compras e serviços diversos, necessários a reprodução social. Para tanto, existem fatores sociais e econômicos que diferenciaram a forma de cada indivíduo se deslocar no espaço urbano, que varia desde andar a pé até a utilização de algum veículo automotivo, privado ou público. Assim, o transporte público por ônibus é essencial para o exercício da mobilidade urbana ao propiciar o acesso, principalmente das pessoas de baixa renda, aos diferentes espaços da cidade. Contudo, o crescimento desordenado das cidades aliado a falta de planejamento urbano, acarreta no surgimento de diferentes lógicas de apropriação e reprodução do espaço urbano, como os assentamentos urbanos informais. Estes são bairros longínquos e desprovidos de serviços básicos essenciais como saúde, educação, lazer, transporte público, dentre outros, ocasionando maior necessidade do exercício de mobilidade para suprir essas carências que, em geral, não são atendidas no bairro. Nesse sentido, o objetivo desse trabalho é analisar a mobilidade urbana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista, considerado um dos assentamentos urbanos informais que passaram, recentemente, a predominar na paisagem urbana de Marabá, carentes de equipamentos e serviços de uso coletivo, dentre estes, o serviço de transporte público coletivo que é essencial para o exercício da mobilidade urbana, principalmente para a população de baixa renda. Para desempenhar esta pesquisa, foram realizadas revisões bibliográficas de autores que discutem o tema em questão, entrevista em órgão público, a fim de obter informações socioeconômicas da área analisada. Foram utilizados dados primários obtidos com a aplicação de formulários com os moradores do referido bairro, de acordo com critérios estatísticos, com o intuito de compreender como se processa a mobilidade destes vinculadas a motivos como: trabalho, estudo, lazer, acesso a equipamentos de uso coletivo, comércios; os principais meios de deslocamentos e o tempo gasto na realização do percurso; e identificar se a falta de transporte público no bairro prejudica ou impede nos deslocamentos urbanos, negando o direito à cidade. A partir dos dados foi possível constatar que prevalecem os deslocamentos realizados de bicicleta e a pé, principalmente no interior do bairro e em direção aos bairros próximos. Para acessar as áreas mais longínquas da cidade, são utilizadas diferentes estratégias de locomoção, prevalecendo o uso de veículos individuais. Também se faz presente o uso do serviço de transporte público, porém este não se realiza de forma efetiva, pois não existe linha de ônibus que adentre o bairro São Miguel da Conquista, tendo a população que buscar este serviço no bairro mais próximo. Além disso, a demora na espera pelo veículo e dentro dele penaliza os deslocamentos dos usuários, que dependem deste serviço. Assim, a mobilidade desta comunidade não ocorre de forma efetiva através do transporte público.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana – produção do espaço urbano – transporte público – São Miguel da Conquista.



## ABSTRACT

Urban mobility is inherent in the production and reproduction of urban space process, it's related to the movements of citizens necessary for the development of activities in urban areas such as work, study, entertainment, shopping and several services, among others, required for social reproduction . Therefore, there are social and economic factors that differentiate the way of each individual move in the urban space, ranging from walking to the use of any vehicle, or not, private or public. Thus public transport, the bus mode is an essential modal for the exercise of urban mobility by providing access, especially for low-income people, to different areas of the city. However, the uncontrolled growth of cities combined with a lack of urban planning, results in the emergence of different logics of appropriation and reproduction of urban space, like informal urban settlements. These are far-flung neighborhoods and deprived of basic essential services such as health, education, leisure, public transport, among others, causing greater need for mobility exercise to meet these needs, in general, are not met in the neighborhood. The objective of this work is to analyze the urban mobility of residents of the neighborhood São Miguel da Conquista, one of the urban recently informal settlements to dominate the urban landscape of Marabá, poor equipment and collective use services, among them , the public transportation service that is essential to the exercise of urban mobility, especially for the low-income population. To carry out this research, literature reviews of authors were held to discuss the issue in question, interview public agency in order to obtain socioeconomic information of the analyzed area. Also, we used primary data obtained with the application forms with the residents of that neighborhood, according to statistical criteria, in order to understand how to handle the mobility of these linked to reasons such as work, study, leisure, access to collective use equipment trades; the main means of displacement and the time spent on the route; and identify the lack of public transport in the neighborhood impairs or prevents the urban movements, denying the right to the city. From the data it was found that prevail movements made by bicycle and on foot, especially in the interior of the neighborhood and towards the close quarters. To access the most remote areas of the city are used different locomotion strategies, prevailing the use of individual vehicles. Also present the use of public transport service, but this is not done effectively, because there is no bus line that shall come to São Miguel da Conquista neighborhood, and the people who seek this service in the nearest neighborhood. Moreover, the delay in waiting for the vehicle and within it penalizes shifts of users who depend on this service. Thus the mobility of this community doesn't occur effectively by public transport.

**Key-words:** urban mobility - production of urban space - public transportation - São Miguel da Conquista.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: A evolução da ocupação territorial do núcleo Pioneiro até 1928.....	25
FIGURA 2: Evolução da ocupação territorial de Marabá até 1970.....	27
FIGURA 3: Evolução da expansão urbana de Marabá, de 1920 a 2004.....	31
FIGURA 4: O Núcleo Pioneiro durante a enchente de 1997, Marabá - PA.....	37
FIGURA 5: Carta Imagem de Localização do Bairro São Miguel da Conquista em Marabá-PA, 2016.....	44
FIGURA 6: Área do bairro São Miguel da conquista antes de sua ocupação, 2006.....	47
FIGURA 7: Situação da Rua Bahia, esquina com a Avenida Paraná, com problemas de infraestrutura.....	49
FIGURA 8: Localização da área proposta do Terminal de Integração e as linhas que compõem a RTCM.....	72
FIGURA 9: Cobertura da área a ser atendida pela RTCM.....	74
FIGURA 10: Vista parcial da Avenida Minas Gerais, alagada após uma breve chuva, São Miguel da Conquista, Marabá (PA), 2016.....	103

## LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Localização do município de Marabá no Sudeste do Pará.....	23
MAPA 2: Expansão do tecido Urbano de Marabá 2009-2013.....	33
MAPA 3: Localização dos cinco núcleos urbanos do município de Marabá-PA.....	35
MAPA 4: Aglomerados Subnormais no perímetro urbano de Marabá- PA, (2010).....	40
MAPA 5: Renda per capita Nominal por Setor Censitário em Marabá – PA, 2010.....	80
MAPA 6: Deslocamento dos entrevistados do bairro São Miguel da Conquista para o exercício da atividade trabalho, Marabá – PA, 2016.....	83
MAPA 7: Deslocamento dos moradores do bairro São Miguel da Conquista para acesso a educação, Marabá – PA, 2016.....	87
MAPA 8: Deslocamento para o acesso aos serviços de saúde dos moradores do bairro São Miguel da Conquista, Marabá – PA, 2016.....	92

MAPA 9: Deslocamento dos moradores do Bairro São Miguel da Conquista para acesso ao lazer, Marabá – PA, 2016.....	96
MAPA 10: Deslocamento dos moradores do bairro São Miguel da Conquista para acesso aos comércios, Marabá – PA, 2016.....	99

### **LISTA DE QUADROS**

QUADRO 1: Assentamentos urbanos informais Núcleo Cidade Nova, Marabá – PA, 2010..	42
QUADRO 2: Deslocamento dos entrevistados do São Miguel da Conquista para o exercício da atividade trabalho.....	82
QUADRO 3: Deslocamento dos entrevistados do bairro São Miguel da Conquista para acessar os serviços de educação.....	88
QUADRO 4: Informações sobre os deslocamentos da população do São Miguel da Conquista para utilização dos serviços de saúde.....	90
QUADRO 5: Deslocamento dos entrevistados do São Miguel da Conquista para acesso ao lazer.....	94
QUADRO 6: Deslocamento da comunidade do São Miguel da Conquista para acesso ao comércio.....	97
QUADRO 7: Síntese das justificativas dos entrevistados que alegaram se sentirem prejudicados e/ou impedidos nos seus deslocamentos, ocasionado pela falta de transporte público no bairro São Miguel da Conquista.....	101

### **LISTA DE TABELAS**

TABELA 1: Ranking dos 10 maiores PIB dos municípios do estado do Pará, 2011.....	22
TABELA 2: Evolução da população urbana e rural de Marabá de 1960 a 2010.....	30

TABELA 3: Domicílios ocupados, população residente e média de moradores em domicílios nos assentamentos informais de Marabá-Pa, 2010.....	41
TABELA 4: Marabá: Quantidade de linhas da RTCM por tipo e região, 2011.....	73

### **LISTA DE GRÁFICOS**

GRÁFICO 1: : Bairro São Miguel da Conquista: Residências com atendimento aos serviços básicos, 2015.....	45
GRÁFICO 2: Meios de deslocamento utilizado pelos moradores do São Miguel da Conquista.....	77
GRÁFICO 3: Nível de escolaridade dos moradores do bairro São Miguel da Conquista.....	78
GRÁFICO 4: São Miguel da Conquista: Renda Média Mensal do domicílio.....	79
GRÁFICO 5: Principais profissões dos trabalhadores do São Miguel da Conquista.....	81

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ALPA - Aços Laminados do Pará

ASSMIC - Associação de Moradores do Bairro São Miguel da Conquista

DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDESP – Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômica e Aplicada

IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados

PIB – Produto Interno Bruto Municipal

PIC - Plano Integrado de Colonização

PFC - Projeto Ferro Carajás

PGC – Programa Grande Carajás

PLANMOB – Plano Nacional de Mobilidade Urbana

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

RTCM - Rede de Transporte Coletivo de Marabá

SDU - Superintendência de Desenvolvimento Urbano

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

SEPLAN – Secretária de Planejamento

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SEVOP - Secretária de Viação e Obras Públicas

TCA – Transporte Coletivo de Anápolis LTDA

UNIFESSPA – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

UEPA – Universidade Estadual do Pará

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>1. A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO BAIRRO SÃO MIGUEL DA CONQUISTA NA RECENTE DINÂMICA DE URBANIZAÇÃO DE MARABÁ-PA.</b> .....	21
1.1 Breve histórico da formação socioespacial do município de Marabá-PA e sua expansão urbana.....	22
1.2 A formação e expansão urbana do Núcleo Cidade Nova em Marabá-PA.....	36
1.3 O bairro São Miguel da Conquista no contexto de expansão urbana de Marabá-PA.....	44
<b>2. A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO TRANSPORTE PÚBLICO PARA OS USOS E APROPRIAÇÕES DA CIDADE.</b> .....	51
2.1 Discussões acerca da mobilidade e acessibilidade: questões teóricas, jurídicas e políticas.....	51
2.2 A importância do transporte público para o exercício da mobilidade urbana.....	58
2.3 Apresentação do sistema de transporte coletivo de Marabá – PA.....	69
<b>3. MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DO BAIRRO SÃO MIGUEL DA CONQUISTA.</b> .....	76
3.1 Perfil socioeconômico dos moradores do bairro São Miguel da Conquista.....	77
3.2 Mobilidade para acessar equipamentos de uso coletivo e consumir bens e serviços.....	85
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	104
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	106
<b>APÊNDICES E ANEXOS</b> .....	109

## INTRODUÇÃO

O aumento da urbanização brasileira a partir da década de 1960 vem ocasionando um crescimento acelerado e não planejado das cidades, gerando vários transtornos, principalmente nos que diz respeito à mobilidade das pessoas. A partir deste período, os estudos sobre mobilidade urbana vêm ganhando importância nos debates científicos, técnicos e também na esfera política que se expressa através da criação de Leis para gerir os deslocamentos de pessoas e mercadorias no espaço urbano, a exemplo da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que diz respeito à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

No âmbito da ciência geográfica, entende-se que a mobilidade urbana é inerente ao processo de produção e reprodução do espaço urbano. Está relacionada aos movimentos que são essenciais para viver na cidade. Portanto, a mobilidade expressa de que forma e por que razão as pessoas se deslocam no espaço urbano, sendo que existem fatores socioeconômicos que interferem nos deslocamentos das pessoas tais quais: a renda, idade, nível educacional, gênero, entre outros, que determinam as condições das pessoas ou grupo de se movimentarem na cidade (VASCONCELLOS, 2001).

Neste sentido, a mobilidade é compreendida como sendo essencial ao processo de reprodução, visto que as pessoas precisam constantemente se locomover nos espaços da cidade para desenvolver atividades, consumir produtos e serviços que estão dispersos nesse espaço e são necessários a sua reprodução. Todavia, a situação espacial de cada um pode facilitar ou dificultar esses deslocamentos intraurbanos, aliado a isto, está o poder aquisitivo que determinará os meios de locomoção utilizados para que ocorram os usos e apropriação da cidade (PEREIRA, 2006).

O processo de segregação espacial não está desvinculado das formas de produção e reprodução do espaço urbano o qual, no modo de produção capitalista, propicia no interior da cidade a diferenciação socioespacial, apresentando áreas bem servidas de equipamentos de consumo coletivo em contraposição a outras que apresentam precariedade ou falta destes, implicando no padrão de qualidade de vida dos moradores (FRANÇA, 2011). Assim, o processo de urbanização atual é caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumentando a necessidade de transportes e serviços públicos, os quais não atendem a demanda adequadamente (GOMIDE, 2003).

Os deslocamentos das pessoas no espaço urbanos se dão de várias maneiras, desde andar a pé, até a utilização de algum meio de transporte, seja motorizado ou não, coletivo ou privado. Contudo, o transporte público coletivo urbano como meio de deslocamento será mais enfatizado neste trabalho. O mesmo é um serviço<sup>1</sup> essencial para a dinâmica da cidade e é um importante componente da mobilidade urbana. Sousa (2003) diz que tanto a mobilidade quanto a acessibilidade estão envolvidas no processo funcional da cidade. Sendo que a mobilidade está ligada aos aspectos socioeconômicos da população e a acessibilidade estando relacionada ao uso do solo e a configuração urbana.

A cidade de Marabá (PA) ao longo de sua formação territorial tem apresentado um expressivo crescimento demográfico, sobretudo a partir da década de 1960, com a abertura da fronteira econômica e as mudanças no padrão de organização espacial da Amazônia, através da abertura de estradas, das políticas de desenvolvimento regional e instalação de grandes projetos, fazendo com que atraísse migrantes de diferentes regiões em busca de emprego e de uma melhor qualidade de vida. Isto teve como resultado uma transformação no espaço urbano das cidades Amazônicas, como no caso de Marabá que foi impactada diretamente com essas ações do governo e do capital, que induziram uma intensa migração, acarretando como uma das principais conseqüências o aumento do tecido urbano dessa cidade (SOUZA, 2015).

A intensidade do fluxo migratório para a cidade de Marabá está aliada à demanda por habitação que terá fortes conseqüências no processo de configuração do espaço urbano, pois surgem diferentes formas de produção e reprodução deste. Um exemplo são as várias áreas de ocupações urbanas (também conhecidas como assentamentos informais) que se tornam bastantes visíveis na paisagem urbana dessa cidade e que estão relacionadas à exclusão social e ao aumento das desigualdades socioespaciais (TRINDADE JR *et al*, 2010). A população de baixa renda, geralmente, reside nessas áreas de ocupação irregular que se apresentam precárias quanto à infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos. Neste contexto, o processo de expansão urbana da cidade de Marabá é marcado por precárias medidas de planejamento urbano e mobilidade que atendam às reais necessidades da maioria da população.

---

1

Para Preteceille (s.d. apud CARDOSO, 2007) os equipamentos ou meios de consumo coletivo fazem referência aos chamados valores de uso socialmente necessários, como por exemplo: saúde, moradia, saneamento, segurança, sistema de transporte público dentre outros, os quais devem ser garantidos pelo Estado, dado o caráter essencial destes para a sociedade.



Essa pesquisa tem por objeto de estudo a mobilidade urbana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista localizado no Núcleo Cidade Nova em Marabá-PA. Este bairro é uma das áreas de ocupação urbana irregular da cidade e que apresenta carência quanto aos serviços públicos essenciais. Falta de infraestrutura urbana, ruas sem pavimentação, asfaltos, saneamento básico; falta de equipamentos urbanos como escola, posto de saúde, local de lazer; falta de diversidade de atividades comerciais que atenda à demanda da população; falta de transporte coletivo que é essencial para os deslocamentos diários das pessoas no espaço urbano, entre outros.

De acordo com a Lei da Mobilidade Urbana N° 12.587/2012, o transporte público é um importante instrumento para o desenvolvimento urbano das cidades, pois, quando é prestado de forma eficiente, garante o acesso dos cidadãos aos diferentes espaços da cidade para as suas necessidades sejam elas; trabalho, estudo, compras, saúde ou lazer, proporcionando assim, uma melhor qualidade de vida.

A partir da exposição destas ideias, a problematização deste trabalho consistiu em responder aos seguintes questionamentos: Se o transporte público é uma ferramenta da mobilidade, como esta é realizada por aqueles que não são atendidos por este serviço? A falta de transporte público no bairro São Miguel da Conquista prejudica os deslocamentos dos moradores para outras áreas da cidade, negando o direito à cidade? Como ocorre a relação dos moradores deste bairro com outros espaços da cidade? Quais os meios de locomoção utilizados? A localização espacial do bairro contribui para iniquidades no uso e apropriação do espaço urbano? Como está organizado o sistema de Transporte público de Marabá? Existem propostas para atender as novas áreas de expansão urbana?

Diante do exposto, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar a mobilidade urbana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista vinculada a motivos como: trabalho, estudo, lazer, acesso aos serviços de uso coletivo, verificando as formas de deslocamentos utilizadas para acessar outros espaços da cidade. Para tanto, elegemos os seguintes objetivos específicos:

- Compreender a formação socioespacial do bairro São Miguel da Conquista a partir da dinâmica recente de expansão urbana de Marabá-PA.
- Avaliar a importância da mobilidade urbana através do transporte público para os usos e apropriações da cidade.
- Identificar se a falta de transporte público coletivo no bairro prejudica ou impede a interação dos moradores com outros espaços urbanos negando o direito à cidade.

Os moradores das áreas periféricas, geralmente distantes do local de trabalho e desprovidas de equipamentos e serviços públicos (escolas, postos de saúde, transporte, entre outros), têm sua mobilidade comprometida, aumentando a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos nessas áreas. E o transporte público está entre os serviços urbanos de consumo coletivo que são indispensáveis no planejamento das cidades, constituindo-se no principal meio de locomoção de grande parte da população, e como tal é importante que ele atenda todos os bairros da cidade (BRASIL, 2013).

Compreendemos que o serviço de transporte público urbano é de grande importância no espaço urbano, pois uma parcela significativa da população depende dele para se locomover e realizar suas atividades. Quando bem gerido contribui para inclusão social, ao propiciar o deslocamento para diferentes áreas da cidade, principalmente dos segmentos sociais de baixa renda. Além disso, é uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, contribuindo para a qualidade ambiental. Do mais, o serviço de transporte público é um direito constitucional de caráter essencial como preconiza a Constituição Federal Brasileira de 1988.

Para a realização desta pesquisa os seguintes procedimentos metodológicos foram adotados: primeiramente foi realizada uma revisão bibliográfica teórico-conceitual dos temas envolvidos na pesquisa como: Produção e expansão do espaço urbano de Marabá (PA), Mobilidade e acessibilidade urbana, Transporte público e usos da cidade, baseados em diversos autores conceituados, como: Almeida (2008), Dias (1958), Souza (2015), Trindade Jr. (2011), Vasconcellos (2001), Villaça (1998), Pereira (2007), França (2011), Gomide (2003), dentre outros.

Além disso, foi realizada pesquisas em sites do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), para obtenção de dados secundários acerca do crescimento demográfico de Marabá e informações socioeconômicas das áreas de expansão urbanas. Foram realizadas também, entrevistas semi-estruturadas com um dos moradores mais antigos do bairro, o senhor Manuel Pereira da Rocha, para obter informações acerca do início de ocupação e formação territorial desse bairro. Foi necessária a realização de entrevistas em alguns órgãos públicos, como a Superintendência de Desenvolvimento urbano (SDU) no setor de regularização fundiária a fim de conseguir informações acerca da situação legal dessa área e de dados socioeconômicos; e no Departamento Municipal de Transito e Transporte Urbano (DMTU) para coleta de dados e

informações sobre o serviço de transporte coletivo de Marabá, bem como, obter conhecimentos sobre o Plano de Mobilidade Urbana.

Posteriormente, foi realizado trabalho de campo através da aplicação de formulários com os moradores do Bairro São Miguel da Conquista com o objetivo de verificar como se processa a mobilidade urbana destes para o exercício de atividades necessárias para viver na cidade tais quais: trabalho, estudo, lazer, compras, dentre outras. Além disso, identificar se a falta de transporte público dificulta ou impede os moradores de se deslocarem para outros espaços da cidade. Para definir a amostra, foi utilizada como critério uma amostra aleatória simples, tomando como base a população total do bairro que de acordo com o IBGE (2010) é de 3905 moradores, considerando uma margem de erro de 5% e um índice de confiança de 95%, totalizando 350 formulários. Os formulários foram aplicados apenas com os moradores do bairro São Miguel da Conquista, a abordagem dos entrevistados foi realizada na residência onde qualquer pessoa, acima de dezoito anos, poderia responder.

Este trabalho se justifica pela carência de estudos em Geografia com relação ao transporte público nesta cidade, pela escassez de estudos que abordem esta temática e que estabeleça uma conexão da mobilidade com a produção do espaço urbano e também por uma inquietação pessoal acerca das dificuldades de deslocamentos dos moradores desse bairro para outras áreas da cidade. Neste sentido, a presente pesquisa é de fundamental importância para a sociedade em geral, principalmente para os gestores públicos, na criação de políticas públicas que atendam essas áreas de serviços essenciais.

Para uma melhor organização e compreensão o trabalho encontra-se estruturado em introdução, três capítulos e conclusão. O capítulo primeiro apresenta um breve histórico sobre a formação socioespacial da cidade de Marabá com ênfase na produção e expansão do espaço urbano do Núcleo Cidade Nova, dando destaque para as áreas de ocupação urbana irregular, especificamente o bairro São Miguel da conquista, referência empírica desta pesquisa, compreendendo a sua formação a partir do estabelecimento de diferentes lógicas de produção do espaço urbano de Marabá.

O segundo capítulo apresenta uma revisão teórica, no âmbito jurídico e político, sobre os conceitos de mobilidade e acessibilidade, dando destaque, em uma perspectiva social, sobre a importância do transporte público para o exercício da mobilidade, ou seja, para a realização de deslocamentos necessários para viver na cidade. Nesse sentido, é apresentado o sistema de transporte público de Marabá, compreendendo sua organização, as empresas que prestam esse serviço, linhas, rotas, dentre outros.

O terceiro capítulo aborda as diferentes estratégias de deslocamentos dos moradores do bairro São Miguel da Conquista, demonstrando as condições e os meios para a realização dos deslocamentos para os usos e apropriação da cidade. Para isso, foi necessária uma análise quantitativo-qualitativa das informações obtidas com a aplicação de formulários com a comunidade a fim de compreender como se processa a mobilidade urbana destes, principal foco de estudo desta pesquisa. Os dados estão apresentados em gráficos, quadros e mapas. Em seguida apresentamos as considerações finais.

## **1. A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO BAIRRO SÃO MIGUEL DA CONQUISTA NA RECENTE DINÂMICA DE URBANIZAÇÃO DE MARABÁ-PA.**

Antes de tecer considerações acerca da mobilidade urbana e as estratégias de deslocamentos no espaço urbano utilizadas pelos moradores do bairro São Miguel da Conquista, faz-se necessário compreender a formação socioespacial do mesmo na dinâmica de expansão do espaço urbano de Marabá. Cidade essa que tem apresentado, ao longo de sua formação territorial, o interesse de diferentes agentes (Estado, Grandes proprietários, grupos sociais) na produção e reprodução do seu espaço urbano.

Neste sentido, este capítulo discorre sobre a produção e expansão do espaço urbano da cidade Marabá no contexto das políticas de desenvolvimento regional e das atividades econômicas que provocaram uma forte dinâmica de urbanização, e conseqüentemente, a expansão do seu tecido urbano que se reflete na sua atual configuração socioespacial, organizada em cinco núcleos urbanos: Marabá Pioneira, Nova Marabá, Cidade Nova, São Félix e Morada Nova.

Como procedimento metodológico deste trabalho não será retomado neste capítulo, de forma detalhada, a formação da cidade de Marabá, pois, já existem muitos trabalhos que contam a sua história. Assim, será feita uma breve apresentação da formação territorial dessa cidade com maior ênfase na produção e expansão do Núcleo urbano da Cidade Nova, por se localizar a referência empírica desta pesquisa, o bairro São Miguel da Conquista.

Atualmente o Núcleo urbano da Cidade Nova passou a ser estabelecido por diferentes tipos de assentamentos residenciais como: loteamentos, condomínios, conjuntos residenciais e ocupações espontâneas. Esta última, conhecida também como assentamentos informais e classificadas pelo IBGE (2010) como “Aglomerados Subnormais”, são áreas desprovidas de equipamentos e serviços públicos essenciais como: saneamento, educação, saúde, lazer, transporte público dentre outros, como é o caso da referência espacial desta pesquisa.

### 1.1 Breve histórico da formação socioespacial do município de Marabá e sua expansão urbana.

Marabá localiza-se na Mesorregião do Sudeste Paraense na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, e conta, segundo o censo do IBGE (2010), com uma população de 233.669 habitantes sendo o quarto município mais populoso do estado, tendo uma extensão territorial de 15.157,90 quilômetros quadrados. É um dos principais centros econômicos e administrativos da região, o que pode ser percebido pelo seu PIB (Produto Interno Bruto) que é o quarto maior do estado conforme mostra a tabela 1, com destaque para o setor de serviços e o setor industrial. Além do mais, o PIB per capita desse município é de R\$ 15.678, o oitavo maior do estado do Pará (IDESP, 2014).

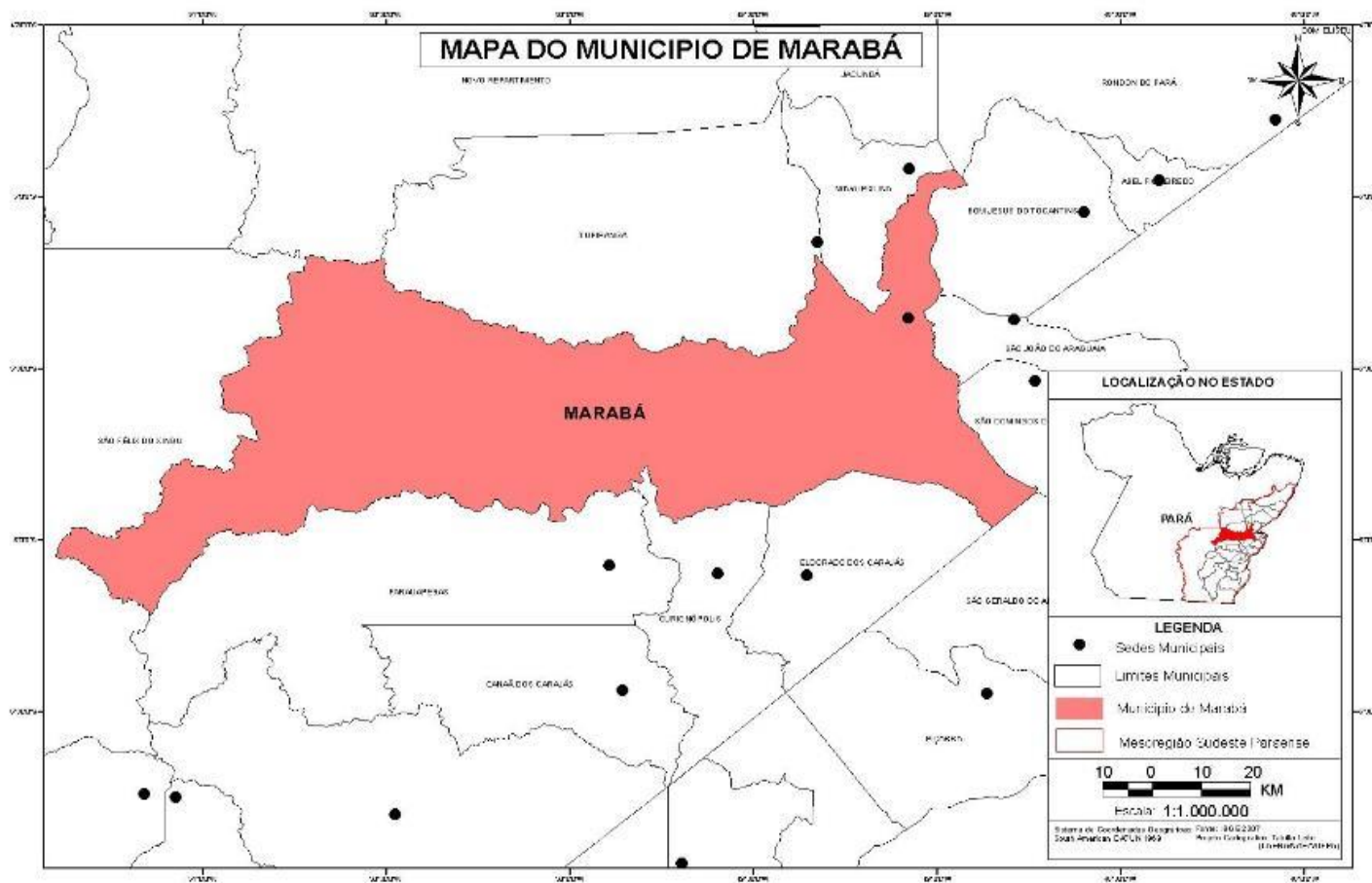
**Tabela 1: Ranking dos 10 maiores PIB dos municípios do estado do Pará, 2011.**

<b>Municípios</b>	<b>PIB (R\$ Mil)</b>	<b>Participação (%)</b>	<b>Ranking</b>
<b>Parauapebas</b>	19.892.879	22,51	1º
<b>Belém</b>	19.684.502	22,27	2º
<b>Ananindeua</b>	3.904.306	4,42	3º
<b>Marabá</b>	3.740.664	4,23	4º
<b>Barcarena</b>	3.656.940	4,14	5º
<b>Canaã dos Carajás</b>	2.991.157	3,38	6º
<b>Tucuruí</b>	2.571.406	2,91	7º
<b>Santarém</b>	2.198.613	2,49	8º
<b>Castanhal</b>	1.617.750	1,83	9º
<b>Oriximiná</b>	1.332.262	1,51	10º

Fonte: IDESP, 2014.

Organização: S, L.P. (2016).

**Mapa 1:** Localização do município de Marabá no Sudeste do Pará.



Fonte: TRINDADE JÚNIOR et al (2010).

A dinâmica de urbanização da cidade de Marabá deve ser compreendida no contexto das atividades econômicas e das políticas de desenvolvimento regional, que induziram o crescimento demográfico e conseqüentemente a expansão do seu tecido urbano, orientada por diferentes lógicas de produção do espaço urbano como será observado ao longo deste capítulo.

De acordo com o historiador Almeida (2008), a origem do processo de povoamento de Marabá deve-se a fundação de um burgo agrícola estabelecida por Carlos Gomes Leitão e um grupo de famílias vindas do estado do Goiás no ano de 1895, tendo como objetivo praticar a agricultura, desenvolver a pecuária e assentar os colonos que fugiam das lutas políticas que ocorriam em Boa Vista, que nessa época pertencia ao estado do Goiás. O Burgo agrícola foi o núcleo primitivo da cidade, localizava-se a 18 quilômetros rio abaixo na direção da capital Belém, na margem esquerda do rio Tocantins.

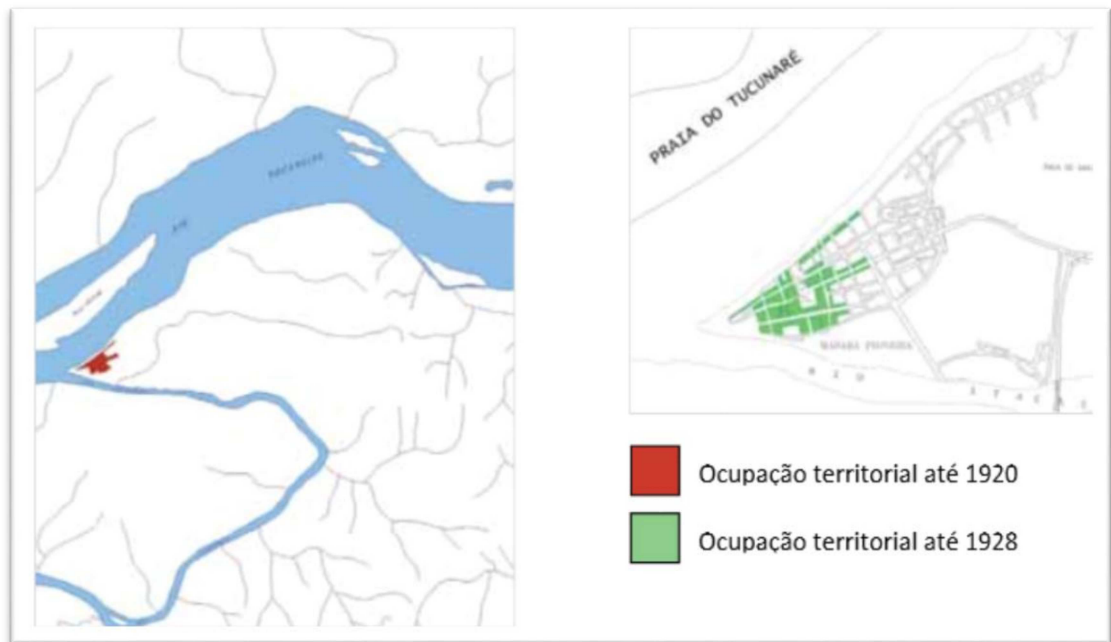
Contudo, o núcleo primitivo não prosperou, sendo um dos motivos, a descoberta do caucho em 1898 e a instalação de uma casa comercial no pontal entre os rios Tocantins e Itacaiúnas, o que provocou a transferência dos moradores do antigo burgo agrícola para esse local, para trabalhar na extração do caucho que era o principal produto econômico da região Amazônica naquele período.

Dias (1958) destaca que a descoberta do caucho na bacia do Itacaiúnas provocou um intenso fluxo migratório principalmente dos estados do Maranhão e Goiás, fazendo com que, em 1898 o comerciante maranhense Francisco Coelho, instalasse uma casa comercial chamada de Marabá no pontal formado pela junção dos rios Itacaiúnas e Tocantins, podendo facilmente comercializar com os extratores. Com isso, de acordo com Ferreira (2003, *apud* RUSSI, 2013, p.29); “[...] o nome da cidade foi dado por Francisco Coelho da Silva, comerciante que ao estabelecer-se na foz do Rio Itacaiúnas, deu ao lugar o nome de Marabá, em homenagem a Casa Marabá, sua antiga casa comercial em Grajaú, no Maranhão”.

A instalação dessa casa comercial no encontro dos rios citados anteriormente estimulou a chegada de migrantes para trabalhar na extração do caucho, consolidando a ocupação desse território e formando o primeiro núcleo urbano de Marabá (FIGURA 1). Inicialmente o crescimento da cidade seguiu às margens do rio Tocantins, posteriormente devido às grandes cheias, a população passou a fixa-se nas áreas de topografias mais elevadas.



**Figura 1:** A evolução da ocupação territorial do núcleo Pioneiro até 1928.



Fonte: PNUMA *et al* (2010).

Para Dias (1958), a localização da cidade na junção dos rios Tocantins e Itacaiúnas não era propícia ao estabelecimento de um núcleo urbano, por ser uma área de baixa topografia e está apenas a 10 metros acima do nível das águas, facilitando que fosse atingido pelas cheias dos rios. Contudo, “se a cidade reaparece no mesmo lugar improvisado – desfavorável e inseguro sem dúvida – é porque o pontal onde ela se acha construída domina facilmente as duas únicas vias de escoamento da região – o Tocantins e o Itacaiúnas” (DIAS, 1958, p.391).

Marabá possuía o domínio total sobre as regiões circunvizinhas, pois o escoamento de toda a produção regional passava por essa cidade e já obtinha um comércio que abastecia os municípios do baixo Tocantins, constituindo naquele período o mais importante aglomerado urbano (DIAS, 1958).

Pela Lei Estadual nº 1.278 foi criado o município de Marabá em 27 de fevereiro de 1913, tendo o seu território desmembrado do Município de São João do Araguaia do qual fazia parte. No entanto, a instalação oficial ocorreu em 05 de abril de 1913, tendo como primeiro Intendente municipal o coronel Antônio de Rocha Maia (RUSSI, 2013).

De acordo com Almeida (2008), inicialmente, o desenvolvimento de Marabá esteve relacionado ao uso dos rios, para a extração dos recursos naturais e para o transporte dos mesmos que se dava via rio Tocantins até a capital Belém. Ainda de acordo com o autor

supracitado, mesmo sendo um local impróprio para o estabelecimento de um núcleo urbano, a localização na confluência dos dois rios era importante, pois, viabilizava a economia e a sobrevivência das pessoas que trabalhavam na atividade extrativista, ou seja, os extratores, patrões e comerciantes.

Nesse sentido, o surgimento e o crescimento da cidade de Marabá giraram em torno da atividade extrativista tendo na bacia do rio Itacaiúnas e seus afluentes a área mais importante. “Nela estavam as maiores concentrações das duas espécies vegetais que fizeram o surgimento e crescimento de Marabá a partir do final do século XIX: o caucho e a castanha” (ALMEIDA, 2008, p.34).

A extração do caucho durou pouco tempo em Marabá por conta da crise da borracha provocada pela sua desvalorização no mercado internacional. Contudo, outro produto vegetal, a castanha do Pará, de grande aceitação no mercado e encontrado em abundância nessa região, passou a partir de 1920 e por vários anos, a ser o principal produto econômico do município (DIAS, 1958).

No período da Segunda Guerra Mundial houve uma queda na extração da castanha por conta da retração do mercado internacional. No entanto, a descoberta de diamante e do cristal de rocha nesse mesmo período constitui uma atividade de notoriedade no município (ALMEIDA, 2008). A atividade do garimpo era intercalada com a da castanha, pois a primeira era explorada no verão, e a última no inverno, por conta de ser o período da safra e as cheias dos rios facilitavam o escoamento da produção, assim, na maioria das vezes, a mão de obra empregada nas atividades citadas eram a mesma.

Como já falado anteriormente, o extrativismo vegetal constituiu a principal atividade econômica na primeira fase de crescimento do espaço urbano de Marabá. Assim, essa cidade por várias décadas teve sua economia baseada na atividade extrativista ocasionando um intenso fluxo migratório que determinou o ritmo da sua evolução urbana (RODRIGUES, 2010).

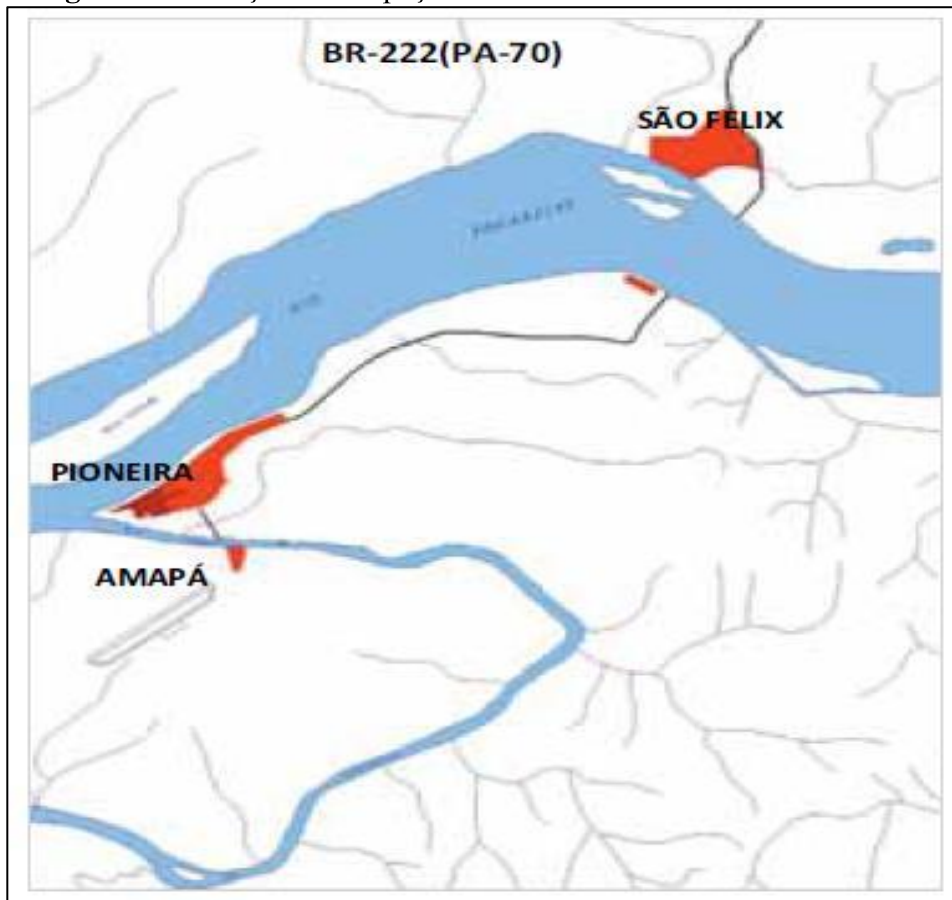
Até a década de 1960, Marabá apresentava apenas um núcleo urbano, denominado, Velha Marabá, que foi o lugar de origem dessa cidade, entretanto, no período de grandes cheias a população buscava abrigo nas áreas de topografia mais elevada o que propiciou o surgimento do bairro Amapá na margem esquerda do rio Itacaiúnas (SOUZA, 2015). Ainda neste período acontecem alguns fatos que trarão conseqüências significativas para a sua estrutura urbana sendo:

Um destes fatos é que Marabá passa a se articular com o sistema rodoviário nacional na década de 1960, com a construção do primeiro trecho da PA-70, iniciado em

1963 e concluído em 1969, que liga Marabá à BR-010 (Rodovia Belém-Brasília), quebrando o isolamento terrestre que a cidade possuía até então (SOUZA, 2015, p. 127).

Como exposto anteriormente, o bairro Amapá surgiu como abrigo e posteriormente passou a fazer parte do tecido urbano da cidade, fator que propiciou também o surgimento em 1963 do bairro São Félix na margem direita do rio Tocantins, como pode ser visualizada na representação a seguir:

**Figura 2:** Evolução da ocupação territorial de Marabá até 1970.



**Fonte:** PNUMA *et al* (2010).

Ainda no contexto da década de 1960, as ações do governo militar, objetivavam promover a integração da região Amazônica com as demais regiões do país através da abertura de estradas a exemplo da Belém – Brasília, Transamazônica, Cuiabá – Santarém, e aliado a isso foram criadas políticas de desenvolvimento e de colonização regional, e incentivos fiscais e creditícios oferecidos para que as empresas passassem a se instalar nessa região, possibilitando a abertura de espaços para a entrada do capital nacional e internacional,

o que provocou profundas transformações socioespaciais na cidade de Marabá (ALMEIDA, 2008).

A criação dessas rodovias, a exemplo da Belém – Brasília, a Transamazônica e as ações a elas dirigidas, tinham, entre outros interesses, como afirma Souza (2015, p.85),

[...] a dotação técnica e social do território do sudeste paraense, para que as relações capitalistas de produção pudessem fluir por este território de acordo com os objetivos dos detentores do capital, tendo na atividade mineral o setor que irá liderar as transformações socioeconômico-territoriais na região nas últimas décadas do século XX.

Essas ações provocaram uma mudança no padrão de organização do espaço amazônico que até então era baseada nas redes dendríticas, atividades extrativas, rede urbana simples, passando para uma organização espacial baseada nas redes rodoviárias, extração mineral e outras atividades produtivas em larga escala, implicando na formação de uma complexa rede urbana (RODRIGUES, 2010).

Marabá até então possui toda uma dinâmica econômica e populacional voltada para os rios, contudo, a construção da rodovia Transamazônica no início da década de 1970 estimulou um intenso fluxo migratório para a cidade, por conta da facilidade de integração dessa cidade com outras regiões e da implantação de políticas de colonização. Segundo Almeida (2008), na execução do Plano Integrado de Colonização (PIC), o Governo Federal disponibilizou 100 quilômetros de terras de cada lado das rodovias federais construídas na Amazônia para o projeto de colonização. Diante disto, Marabá foi escolhido como um dos municípios para receber as primeiras levas de colonos que passariam a se estabelecer em agrovilas ao longo das rodovias.

Como conseqüência, a cidade de Marabá passou por um processo acelerado de expansão do seu tecido urbano, com o crescimento do bairro Amapá e seu entorno, ocasionado, sobretudo pela abertura da rodovia Transamazônica nesse mesmo período, constituindo como ponto de parada de fluxo migratórios vindos principalmente da região Nordeste. Diante disto, “segundo o PDUM, já moravam 5 mil habitantes no bairro Amapá em 1973” (ALMEIDA, 2008, p.153).

Neste contexto, Marabá crescia de forma espontânea nas áreas livres de inundações, como o bairro Amapá na margem esquerda do rio Itacaiúnas e o São Félix do outro lado do rio Tocantins que teve seu crescimento ocasionado pela abertura da PA-70. No entanto, grande parte da população era migrantes, sobretudo vindos do Nordeste atraídos pelos

projetos de colonização do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), e em busca de oportunidades de trabalho. Vale ressaltar que as estradas que estavam sendo abertas, a exemplo da Transamazônica, facilitaram esses deslocamentos (ALMEIDA, 2008).

Marabá passou a ser ponto de parada obrigatório para aqueles que vinham atraídos pelas possibilidades que a Amazônia oferecia. Por ser ponto estratégico, dispor de infraestrutura e de riquezas minerais tornou-se, em 1970, área de Segurança Nacional, perdendo praticamente sua autonomia (ALMEIDA, 2008).

Contudo, cabe destacar que o Governo Federal estimulou não somente a ocupação da Amazônia através da colonização como também incentivou a instalação de grandes empresas capitalistas ligadas à extração madeireira e a agropecuária, principalmente a partir de 1974, “ano em que é abandonada a política de colonização da Transamazônica, em virtude da opção do Governo Federal em priorizar a concentração fundiária na Amazônia Legal, por meio dos incentivos fiscais” (SOUZA, 2015, p.83).

Incentivos esses que facilitaram os proprietários de terras e empresas capitalistas a se apropriarem de grandes extensões de terra na região, que serão usadas como reserva de valor, e trará como principal consequência na cidade de Marabá “[...] a transformação do uso das terras dos castanhais em áreas de pecuária, que será a principal atividade econômica da região, até a instalação do Programa Grande Carajás (PGC), na década de 1980” (SOUZA, 2015, p.83).

Ainda nesse mesmo período em discussão, com o objetivo de criar condições para que a cidade de Marabá atendesse às perspectivas dos projetos previstos para essa região, foi colocado em prática o projeto de criação do Núcleo Nova Marabá. O discurso da implantação desse núcleo seria para deslocar os moradores do núcleo pioneiro que sofriam com as enchentes, no entanto, conforme Ribeiro (2010), a real finalidade desse núcleo seria para receber o contingente migratório necessário à exploração mineral.

A cidade estava sendo disponibilizada para atender às expectativas do chamado projeto Ferro, a futura estrutura a ser implantada na Serra dos Carajás para a mineração e o espaço urbano teria que se adequar a essa nova necessidade, que não era de forma alguma, a necessidade dos moradores de Marabá naquele momento (ALMEIDA, 2008, p.22).

Nesse contexto, a descoberta de ouro na Serra Pelada, a instalação do PGC na década de 1980 e a implantação de indústrias e siderúrgicas na região provocaram uma ampliação dos fluxos migratórios para a cidade de Marabá conforme pode ser visualizado na tabela 2.

**Tabela 2: Evolução da população urbana e rural de Marabá de 1960 a 2010.**

<b>Ano</b>	<b>População urbana</b>	<b>População rural</b>	<b>Total</b>
<b>1960</b>	8.772	11.317	20.089
<b>1970</b>	14.569	9.905	24.474
<b>1980</b>	41.752	18.129	59.881
<b>1991</b>	102.435	21.233	123.668
<b>2000</b>	134.373	33.647	168.020
<b>2010</b>	186.270	47.399	233.669

Fonte: IPEADATA

Organização: SILVA, L. P. (2016).

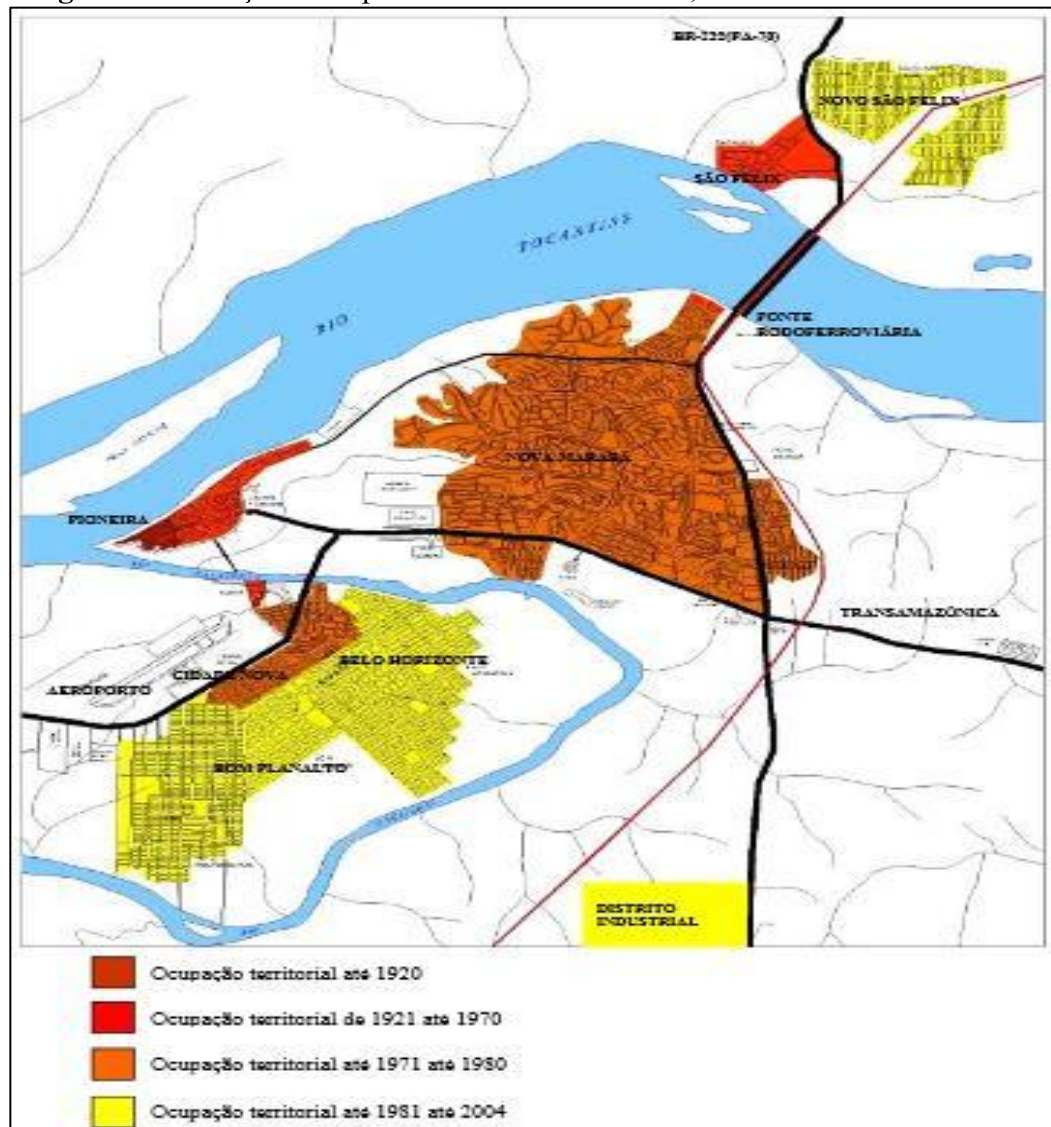
O incremento populacional das décadas de 1960 e 1970 é resultado da abertura de estradas e da política de colonização que foi implantada na região durante o governo militar. O período de 1980 a 1991 são os primeiros anos do Programa Grande Carajás, e também a exploração do garimpo de Serra Pelada, sendo estes, fatores indutores de um intenso fluxo migratório para a cidade de Marabá, conforme pode ser verificado nos dados da tabela acima.

Continuando a análise dos dados da tabela 2, é possível perceber uma predominância da população urbana em relação à rural, isso pode ser explicado pela chegada de migrantes em busca de emprego no PGC, pois, conforme Souza (2015, p.92):

Um dos reflexos que o aumento populacional irá proporcionar é a expansão do tecido urbano das cidades do entorno do PGC, com a invasão de terras urbanas nas áreas periféricas destas cidades, já que nem todos os migrantes atraídos à região serão absorvidos como mão de obra nos projetos em desenvolvimento.

E ainda, de acordo com o autor supracitado, as décadas de 1990 e 2000 foram os períodos de auge do setor industrial de Marabá, tendo como rebatimento o aumento do tecido urbano dessa cidade conforme pode se visualizar na figura 3. Percebe-se que o núcleo Cidade Nova e São Felix foram as duas áreas que mais expandiram seu tecido urbano no período de 1981 a 2004, essas ocupações estão representadas pela cor amarela.

**Figura 3:** Evolução da expansão urbana de Marabá, de 1920 a 2004.



Fonte: PNUMA *et al* (2010).

Com isto, é perceptível que o espaço urbano de Marabá passou por grandes transformações por conta da abertura de estradas, dos planos de colonização e pelas expectativas geradas em torno dos grandes projetos previstos para região sudeste paraense, como a construção da hidrelétrica de Tucuruí e a exploração do ferro de Carajás. Nos planos governamentais, conforme Almeida (2008), Marabá seria a cidade que iria dar suporte ao Projeto Ferro Carajás (PFC), fornecendo produtos, serviços e mão de obra, o que induziu um acelerado crescimento demográfico e uma nova configuração do seu espaço intraurbano.

Em um período mais recente, Souza (2015) destaca que a partir de 2008 houve um declínio na produção do ferro-gusa, reflexo da crise econômica internacional, ocasionando o fechamento das empresas siderúrgicas de Marabá. Contudo, em meio a este cenário de crise,

foi anunciada a instalação de um grande projeto, que possibilitaria a verticalização da cadeia do aço em Marabá, por meio da implantação da ALPA – Aços Laminados do Pará, siderúrgica da Companhia Vale, que provocou uma nova dinâmica de produção do espaço urbano dessa cidade.

Em 2008 foi dado o anúncio pela imprensa local da instalação do referido empreendimento na cidade de Marabá, que passou a ser visto,

[...] como o processo que conseguiria levantar Marabá da crise que se instalou por conta da queda nas exportações do ferro-gusa e conseqüente fechamento de empresas e também como o projeto indutor de uma nova fase de crescimento econômico da cidade, através dos rebatimentos que as obras e posterior efetivação do projeto gerariam em termos de demanda de produtos e serviços. (SOUZA, 2015, p.144).

Diante disto, conforme Souza (2015), com anúncio de instalação da ALPA, houve uma revisão do Plano Diretor de Marabá, com a justificativa de que era necessário preparar a cidade para as grandes modificações advindas da vinda do referido empreendimento. “E um dos efeitos diretos que se previam de imediato era a modificação no mercado imobiliário e, conseqüentemente, na ocupação do tecido urbano” (SOUZA, 2015, p.157). Nesse sentido, a cidade passará por uma nova dinâmica de produção do espaço urbano.

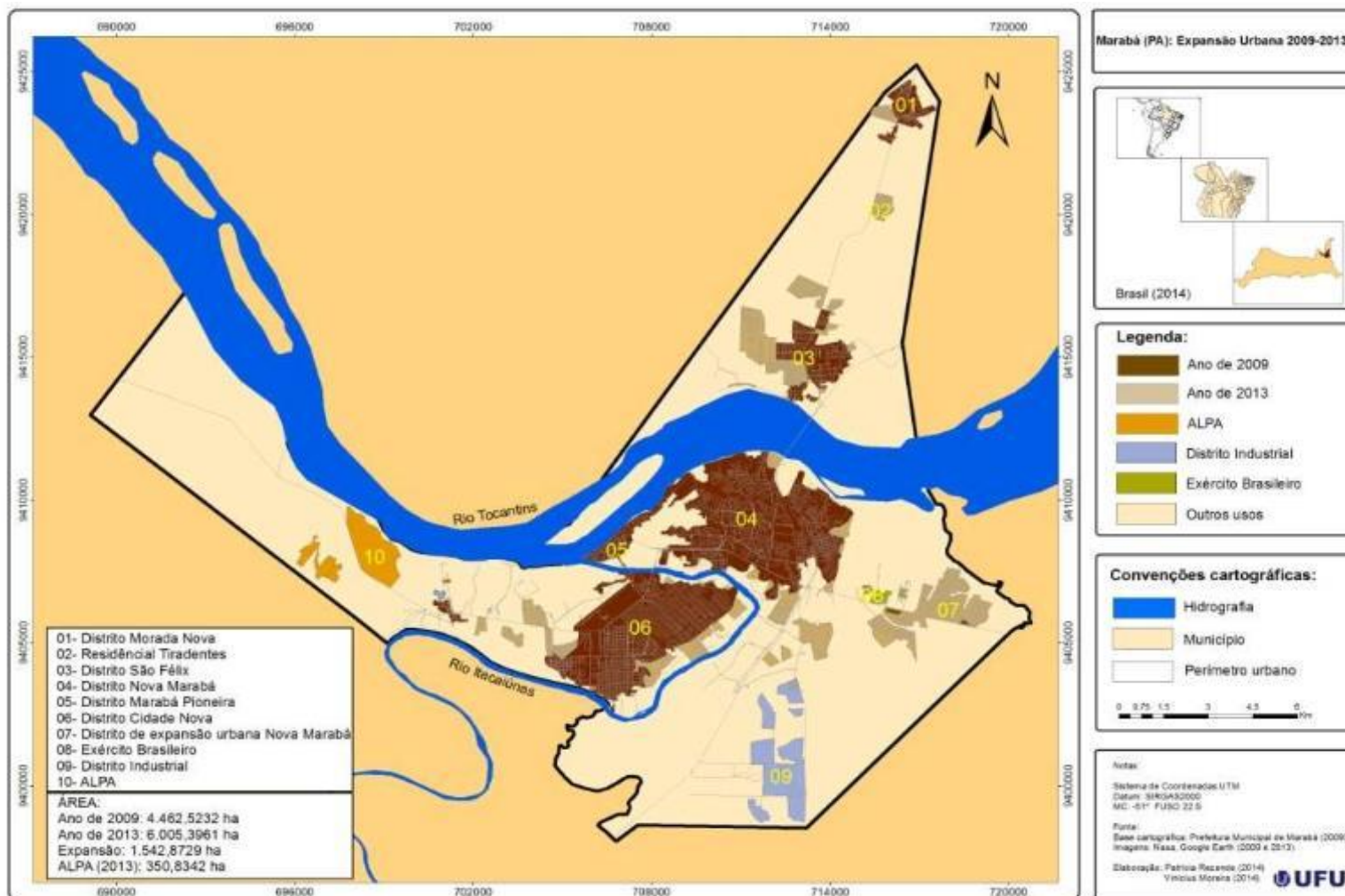
Outra observação importante destacada pelo autor supracitado é a ampliação do fluxo migratório, e as expectativas geradas em torno da chegada do empreendimento ALPA, que terão como conseqüências diferentes formas de produção do espaço urbano de Marabá.

A partir de então começa a se configurar um novo cenário no que diz respeito à expansão do tecido urbano de Marabá, com o aparecimento, por um lado, de empreendimentos imobiliários do mais diversos tipos (loteamentos, loteamentos fechados, condomínios fechados verticais e horizontais) e, de outro, o surgimento e ampliação das ocupações urbanas (SOUZA, 2015, p.155).

Nesse contexto, houve um crescimento do tecido urbano de Marabá no período de 2009 a 2013, conseqüência da provável instalação da ALPA, conforme mostra o mapa da página seguinte. Esse aumento deu-se em todos os núcleos urbanos, com exceção ao núcleo pioneiro pela sua impossibilidade de expansão urbana (SOUZA, 2015).



**Mapa 2:** Expansão do tecido Urbano de Marabá 2009-2013.



Fonte: SOUZA (2015).

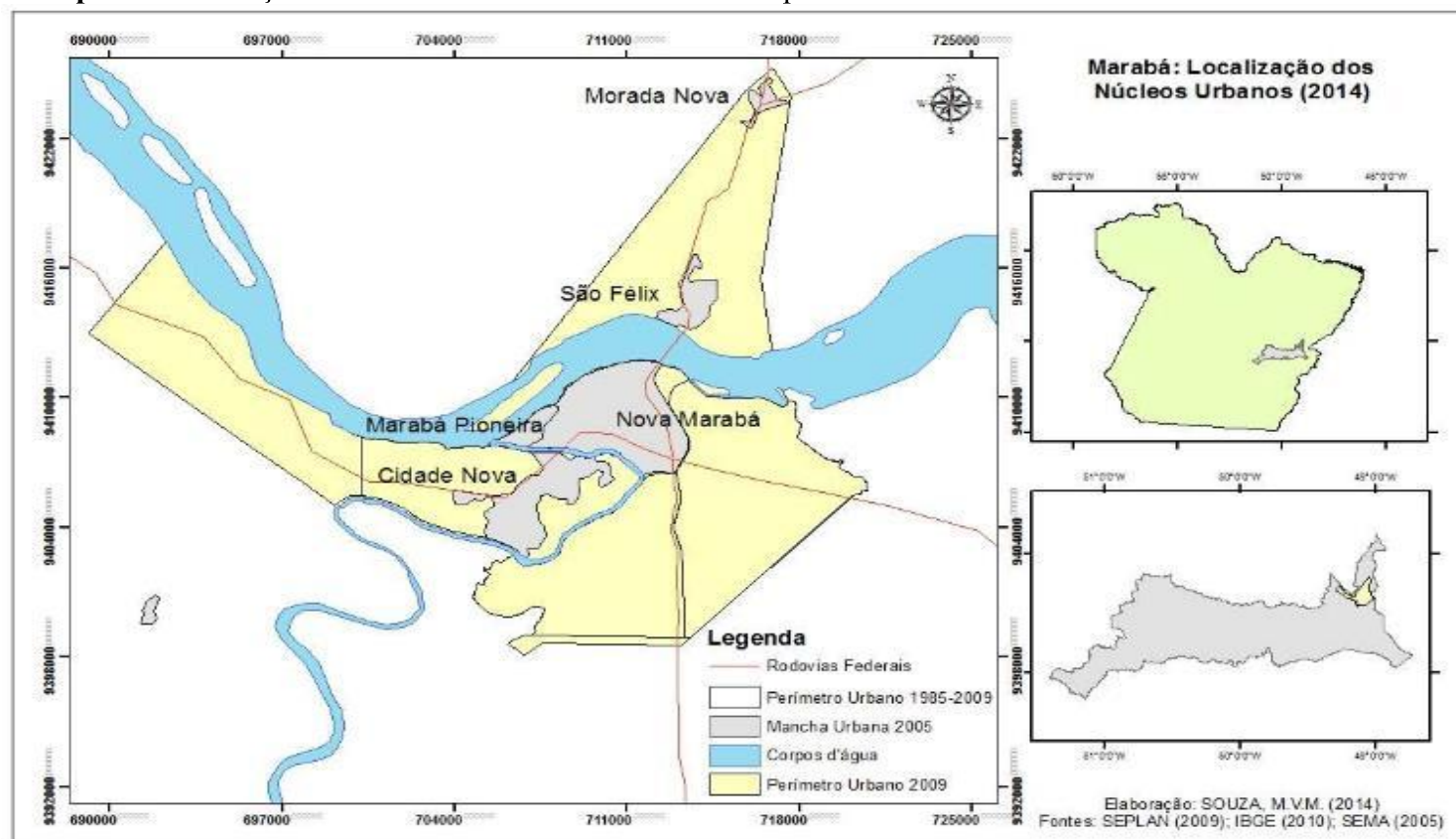
Souza (2015) defende que, a partir do anúncio de instalação do empreendimento ALPA, a produção do espaço urbano de Marabá de 2008 a 2014, passou a ser orientada por diferentes lógicas: a lógica de mercado através de projetos imobiliários como os condomínios e loteamentos; a lógica do Estado através de criação de conjuntos residenciais com recursos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), e a lógica da necessidade através da ocupação de terrenos nas áreas periféricas da cidade por aquelas pessoas que não conseguem ingressar no mercado formal de trabalho não tendo possibilidades de entrar no mercado formal de terras.

Ainda de acordo com o autor supracitado, o anúncio de chegada da ALPA, possibilitou a valorização do capital imobiliário e sua reprodução espacial na forma de condomínios e loteamentos. Contudo, ao mesmo tempo, colaborou para o aumento das desigualdades socioespaciais; “[...] ao sobrepor o valor de troca ao valor de uso, dificultando o acesso universal à terra urbana (e à propriedade), culminando com o crescimento e criação de ocupações urbanas, sobretudo nas áreas menos atrativas ao mercado imobiliário” (SOUZA, 2015, p. 197).

Para os lançamentos de loteamentos e condomínios tornou-se necessário a expansão do perímetro urbano da cidade. Contudo, a não efetivação do empreendimento supracitado, ocasionou na configuração espacial da cidade grandes espaços vazios, no caso das áreas que foram destinadas a loteamentos. Por outro lado, houve ampliação das ocupações urbanas, sendo estas as áreas onde realmente houve edificações, todavia, desprovidas de equipamentos urbanos necessários a uma moradia digna (SOUZA, 2015).

Atualmente o espaço urbano de Marabá está configurado em diferentes núcleos que são: Marabá Pioneira, local de origem da cidade; Nova Marabá, criado como alternativa ao núcleo pioneiro, que era afetado pelas cheias, e também para receber o fluxo migratório que era esperado por conta da exploração do ferro em Carajás; Cidade Nova, São Felix e Morada Nova, resultado da intensa migração induzida pelas políticas governamentais e a instalação de projetos na Amazônia Oriental, conforme mostra o Mapa 3.

**Mapa 3:** Localização dos cinco núcleos urbanos do município de Marabá-PA.



Fonte: SOUZA (2015).

É necessário mencionar que a expansão do tecido urbano dessa cidade, conforme Souza (2015), se apresenta enquanto forma, uma descontinuidade, isto é explicado por conta da sua localização, pois, como já falado anteriormente, Marabá está situada no encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas, o que provoca a inundação de grande parte do seu sítio urbano no período chuvoso, e assim a cidade cresceu nas áreas mais altas entrecortadas por esses dois rios. Contudo, é importante frisar que,

Esta organização urbana em diversos núcleos é um reflexo dos momentos econômicos vivenciados em Marabá ao longo de sua história e também das relações que esta cidade possuía com o mundo externo seja em âmbito regional, nacional e global (SOUZA, 2015, p.121).

Neste sentido, como particularidade deste trabalho, a seguir será feita uma análise da formação e expansão do espaço urbano do núcleo da Cidade Nova, pois, é neste que se localiza a referência espacial desta pesquisa, o bairro São Miguel da Conquista.

## **1.2 A formação e expansão urbana do Núcleo Cidade Nova em Marabá-PA.**

Até a década de 1960, a cidade de Marabá era formada por apenas um núcleo urbano, a Velha Marabá, local de origem dessa cidade. No entanto, por se localizar na confluência dos rios Tocantins e Itacaiunas, esta área estava submetida a grandes enchentes anuais no período chuvoso (FIGURA 4). Com isso, no período das enchentes, os moradores migravam para as áreas mais altas.

**Figura 4:** O Núcleo Pioneiro durante a enchente de 1997, Marabá - PA.



**Fonte:** ALMEIDA (2008).

Nos períodos de grandes cheias a população deslocava-se para as áreas de topografia mais elevada em busca de abrigo, sendo um desses locais a margem esquerda do rio Itacaiunas que propiciou a formação do bairro Amapá que foi deixando de ser um abrigo transitório para fazer parte do tecido urbano da cidade (SOUZA, 2015).

No entanto, a abertura da Transamazônica na década de 1970 que atravessou a cidade de Marabá, acelerou a ocupação e a expansão do bairro Amapá e seu entorno. O crescimento na ocupação dessa área se deu por conta da facilidade de ocupar os lotes mais baratos vendidos pela prefeitura fazendo com que ainda neste período surgisse o bairro Jarbas Passarinho, e que posteriormente passou a se chamar Vila transamazônica por se localizar às margens da Rodovia Transamazônica, esses loteamentos foram os embriões na formação do núcleo Cidade Nova (ALMEIDA, 2008).

Para Rodrigues (2010), a expansão espacial do núcleo Cidade Nova foi uma consequência da política de colonização baseada nos pólos agropecuários implantada pelo INCRA, visto que a abertura da Transamazônica facilitou a ocupação desse núcleo que se deu de forma espontânea às margens da rodovia, assim:

A constituição do Núcleo Integrado Cidade Nova (composto pelos bairros Amapá, Cidade Nova, Novo Horizonte, Parque das Laranjeiras e Acrópolis Amapá) está relacionado, inicialmente, ao processo de expansão espontânea da cidade de Marabá, devido ao intenso fluxo migratório que se estabeleceu dos núcleos urbanos planejados (agrovilas, agrópolis) em direção a Marabá, diante do fracasso da política de colonização empreendida pelo governo federal via INCRA, ao longo da Rodovia Transamazônica, na sub-região sudeste paraense (RODRIGUES, 2010, p.110).

Ainda para o autor supracitado, a organização espacial do Núcleo Cidade Nova está relacionada com a Rodovia Transamazônica, sendo produto dos processos socioespaciais da década de 1970, e também resultado do avanço do processo de urbanização desordenado e do fracasso dos programas de pólos agropecuários e agrominerais que foram implantados próximos a Marabá.

O crescimento dessa área dava-se como uma continuidade natural do processo de expansão da cidade, principalmente com a chegada de migrantes, em maioria nordestinos atraídos pelos projetos de colonização, dando maior impulso na formação do Núcleo da Cidade Nova.

Novos bairros surgiram a partir do bairro Vila Transamazônica como: Laranjeiras, Agrópolis do INCRA, Novo Horizonte, formando depois o Núcleo Cidade Nova. A ocupação desse núcleo deu-se de forma espontânea, sobretudo por conta dessa área estar livre da inundação periódica que assola a maior parte da cidade de Marabá no período chuvoso.

De acordo com Almeida (2008), na década de 1970, a prefeitura realizou um loteamento nessa área da Cidade Nova em terras que pertenciam ao município. Foi instalada uma Regional da prefeitura para disciplinar a ocupação do bairro, sendo responsável pela distribuição dos lotes, em que eram concedidos de forma apenas verbal, no entanto;

O terreno ficava como propriedade do Município, valendo apenas a benfeitoria, o que era uma forma de impedir a especulação imobiliária. Esse fato pode ser uma explicação para a ocupação acelerada dessa área, já chamada em 1974 de Cidade Nova (ALMEIDA, 2008, p.60).

Ainda no período citado anteriormente, o Governo Federal, com o objetivo de fortalecer sua presença nessa área, ampliou o aeroporto, instalou o escritório do INCRA, criou uma agrópolis para abrigar os funcionários desse órgão e foi instalado também o escritório do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Diferentemente do núcleo Nova Marabá, que foi conduzido pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) para deslocar a população do Núcleo Pioneiro que era atingida pelas constantes

cheias periódicas, o Núcleo da Cidade Nova surgia de forma espontânea atrelada ao intenso fluxo migratório (ALMEIDA, 2008).

Todavia, conforme o autor supracitado, o processo de ocupação espontânea desse núcleo não foi acompanhado de serviços de infraestrutura básica como fornecimento de água, luz elétrica e esgoto. Esses problemas podem ser explicados pela não aceitação da possível escolha dessa área para a implantação da Nova Marabá, sendo assim,

Os problemas que esse núcleo enfrentou a partir da segunda metade da década de 1970 foram gerados exatamente pelas dificuldades do poder público em proporcionar ao mesmo uma adequada estrutura de serviço, uma vez que acabou tendo de arcar com a implantação da Nova Marabá, que cresceu paralelamente ao núcleo Cidade Nova (ALMEIDA, 2008, p.154).

Atualmente, o núcleo Cidade Nova apresenta-se como espaço de expansão urbana relacionada aos diversos tipos de assentamentos residenciais (conjuntos residenciais, loteamentos, ocupações espontâneas e condomínios). Contudo, o tipo de assentamento residencial que mais se verifica na cidade são as ocupações espontâneas, tendo maior expressividade no núcleo Cidade Nova, Nova Marabá e São Felix (TRINDADE JR; et al. 2010).

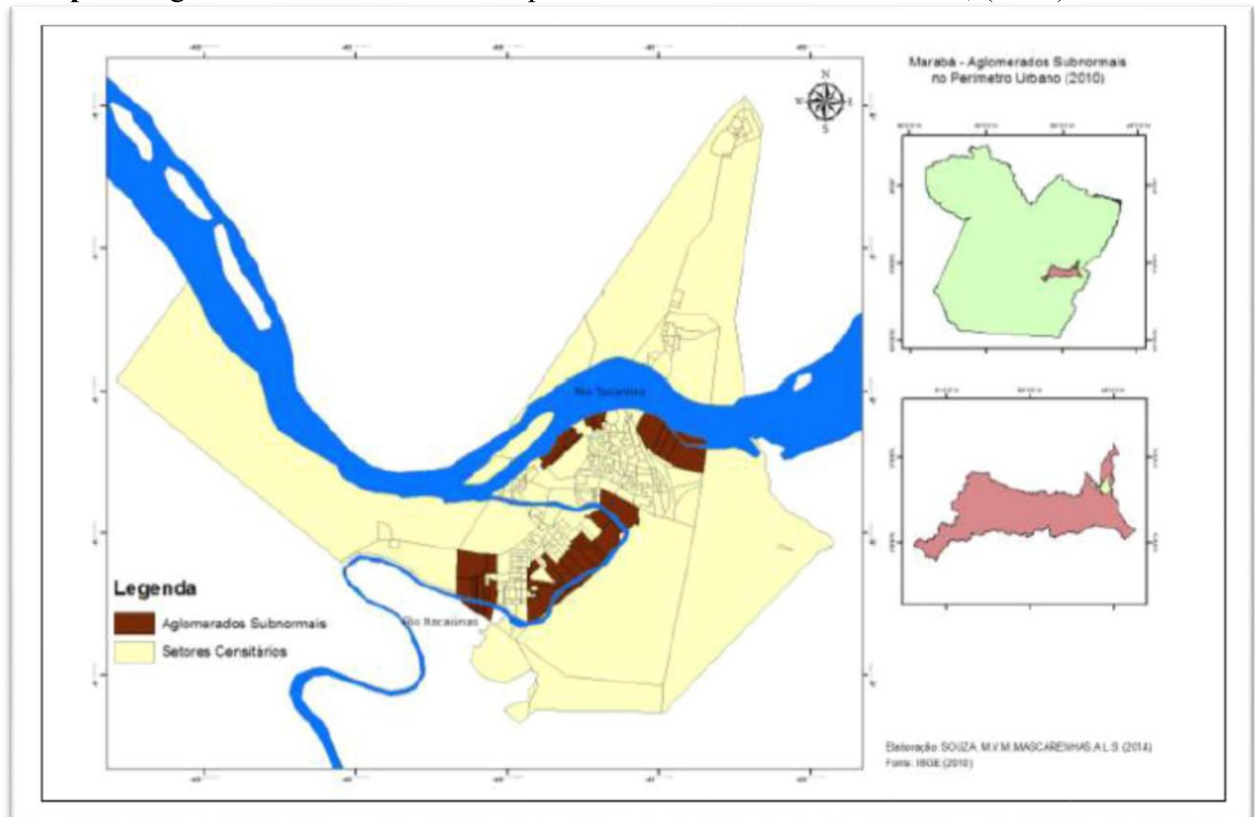
A intensidade de fluxo migratório para a cidade de Marabá está aliada à demanda por habitação que terá fortes conseqüências no processo de configuração do espaço urbano, pois surgem diferentes lógicas de produção e reprodução deste. Um exemplo são as várias áreas de ocupações urbanas (também conhecidas como assentamentos informais) que surgiram nessa cidade, onde, de acordo com Russi (2013), não são acompanhadas por políticas públicas suficientes para atender a demanda desse crescimento. Com isso, essas ocupações são desprovidas de serviços e equipamentos públicos tais como: saneamento, transporte, educação, saúde, trabalho e lazer.

Ainda de acordo com o autor supracitado, a expansão do capital e a instalação de vários projetos pelo Governo Federal, foram fatores atrativos de expressivo crescimento populacional de Marabá, atraídos em busca de melhores condições de vida. Contudo, as estratégias de moradia das pessoas pobres são as ocupações de áreas públicas, particulares, ou áreas de marinha, formando as ocupações informais que passaram a ser mais intensas a partir de 1980.

Nesse sentido, o aumento dessas ocupações urbanas, recentemente, deu-se, conforme Souza (2015), com o anúncio da instalação da ALPA, e tendo como resultado o aumento da expansão urbana do núcleo Cidade Nova, constituindo dois padrões de crescimento, sendo o

primeiro em direção à BR-230 sentido ao município de Itupiranga e ao empreendimento ALPA, e o segundo situado ao longo do rio Itacaiúnas. Este último prevalece o aumento das ocupações urbanas por se localizar vários “Aglomerados Subnormais” da cidade conforme pode ser observado no mapa 4.

**Mapa 4:** Aglomerados Subnormais no perímetro urbano de Marabá – PA, (2010).



**Fonte:** SOUZA 2015.

Ainda de acordo com o autor supracitado, essas ocupações ao longo do Rio Itacaiúnas foram onde realmente ocorreram edificações de residências, diferentemente do padrão de crescimento em direção ao empreendimento ALPA, que tinha como base a criação de empreendimentos imobiliários onde a edificação foi bastante incipiente. “No caso da Cidade Nova, a expansão urbana entre 2009 – 2013 foi de 332,6923 hectares e destes apenas 58,4741ha, ou seja, 18% se edificou, sobretudo nas áreas dos Aglomerados Subnormais” (SOUZA, 2015, p.161).



Para o IBGE (2010) existem atualmente na cidade de Marabá onze assentamentos urbanos informais que são classificados por esse órgão como “Aglomerados Subnormais”, no qual residem um total de 28, 821 mil pessoas como pode ser visualizado na tabela 3 a seguir.

**Tabela 3. Domicílios ocupados, população residente e média de moradores em domicílios nos assentamentos informais de Marabá-Pa, 2010.**

<b>Assentamentos Informais em Marabá</b>	<b>Domicílios ocupados</b>	<b>População residente</b>	<b>Média de moradores em domicílio</b>
Bairro Bela Vista	1 038	4 306	4,2
Bairro da Paz	1 586	6 206	3,9
Bairro Filadélfia	367	1 311	3,6
Bairro Jardim União	639	2 626	4,1
Folha 06	556	2 280	4,1
Folha 25	600	2 420	4,0
Folha 35	263	1 039	4,0
Invasão da Infraero	216	945	4,4
Nossa Senhora Aparecida	786	2 892	3,7
Ocupação Infraero	229	891	3,9
São Miguel da Conquista	1 033	3 905	3,8

**Fonte:** IBGE – Estimativa – Censo 2010. **Organização:** SILVA, L. P. (2016).

O IBGE (2010) classifica essas áreas como sendo “Aglomerado Subnormal”, onde este é entendido como um conjunto formado por no mínimo 51 unidades habitacionais que apresentam carências quanto aos serviços públicos essenciais, e que esteja ocupando ou ocupou em período recente terras de propriedade alheia, seja pública ou particular.

Os critérios utilizados para a identificação desses Aglomerados Subnormais são os seguintes:

- a) Ocupação ilegal da terra, ou seja, construção em terrenos de propriedade alheia (pública ou particular) no momento atual ou em período recente (obtenção do título de propriedade há dez anos ou menos) e;
- b) Possuir pelo menos uma das seguintes características:
  - Urbanização fora dos padrões vigentes – refletidos por vias de circulação estreitas e de alinhamento irregular, lotes de tamanhos e forma desiguais e construções não regularizadas por órgãos públicos;
  - Precariedade de serviços públicos essenciais. (IBGE, 2010, p. 3).

No entanto, os dados de uma pesquisa orientada por Trindade Jr;et al (2010), intitulada “Uma cidade Média na Amazônia Oriental: a centralidade urbano–regional de Marabá no Sudeste Paraense”, identificou 27 ocupações espontâneas na cidade de Marabá,

sendo que desse total, 12 encontram-se localizadas na área do Núcleo Cidade Nova conforme mostra o quadro 1 a seguir.

**Quadro 1: Assentamentos urbanos informais Núcleo Cidade Nova, Marabá – PA, 2010.**

<b>Nome da Ocupação</b>	<b>Ano</b>	<b>Unidade/famílias</b>	<b>Situação</b>	<b>Observação</b>
Belo Horizonte	-	-	Ocupação consolidada	Propriedade do Sr. Aurélio
Ocupação do Km 8	1980	3000	Ocupação consolidada em litígio	Propriedade desconhecida
Aeroporto	1986	200	Ocupação consolidada em litígio	Terra da União (Aeronáutica)
Bom Planalto	1995	5000	Ocupação consolidada	Propriedade privada comprada pela Prefeitura
Jardim União	1998	4000	Ocupação consolidada	Propriedade de Reinaldo Zucatelli
Bairro Tancredo Neves (Jd. Jerusalém)	2004	1200	Ocupação consolidada sob regularização do Programa “Minha Casa, Minha Vida”	Terra da União repassada para o Município sob responsabilidade da Associação dos Flagelados e Sem Teto da Região de Marabá (AFTRM)
Jardim Bela Vista	2004	4000	Ocupação consolidada	Propriedade da União
Jardim Filadélfia	2005	288	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular (Sra. Lucinha) -/ liminar de reintegração
São Miguel da Conquista I	2006	1.800	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular (Sr. Aurélio)/ liminar de reintegração
Bairro da Paz	2007	2.800	Ocupação consolidada em litígio	Terra particular (Fazenda Sta. Izabel)/ liminar
São Miguel da Conquista II (Nova	2007	180	Ocupação consolidada em	Terra particular/

Vida)			litígio	liminar de reintegração
Cidade de Deus (Sororó)	2008	800	Ocupação consolidada em litígio	Área da Cosipar/ liminar de reintegração

**Fonte:** TRINDADE JÚNIOR et al. (2010). **Organização:** SILVA, L. P. (2016).

Segundo Trindade Jr. et al (2010), esse tipo de ocupação que é visível na paisagem urbana da cidade, está relacionada à exclusão social, ao aumento das desigualdades socioespaciais e também aos conflitos sociais. Conflitos estes que estão relacionados ao acréscimo de migrantes, que ainda chegam à cidade, e que nem sempre tem possibilidades ao acesso à terra urbana, e conseqüentemente, à moradia, ocasionando diferentes lógicas de apropriação do espaço urbano.

Com isso, é característico dessas áreas de ocupação o confronto entre os que são ou que dizem serem os proprietários da área e os ocupantes, e também confrontos entre ocupantes disputando o mesmo lote, gerando a ocorrência de violência nas áreas em questão (RUSSI, 2013).

O Núcleo Cidade Nova é considerado área de expansão urbana onde ocorrem diferentes formas de apropriação do mesmo, como loteamentos, condomínios, conjuntos residenciais e as ocupações espontâneas. Contudo, como metodologia da presente pesquisa será abordada no item seguinte a formação territorial do bairro São Miguel da Conquista, que é uma área de ocupação urbana irregular, é classificada pelo IBGE (2010) como um “Aglomerado Subnormal” e é a referência espacial desse trabalho.

### 1.3 O bairro São Miguel da Conquista no contexto de expansão urbana de Marabá.

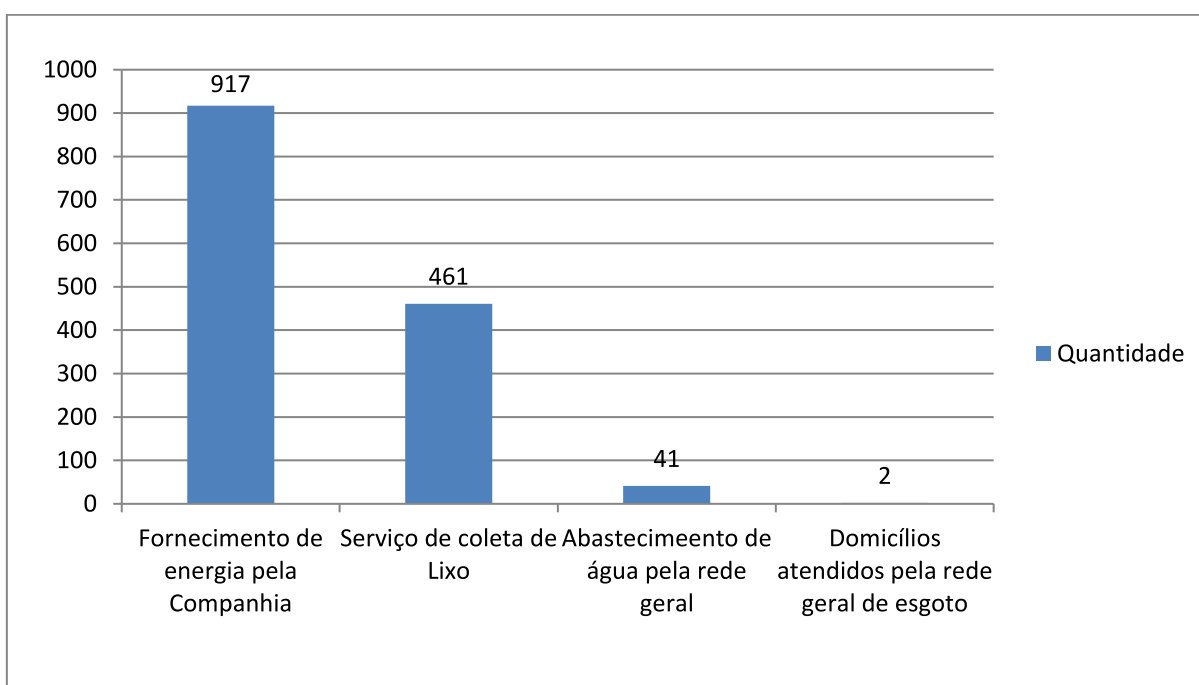
O bairro São Miguel da Conquista, conhecido também como “invasão do Aurélio”, está localizado no Núcleo Cidade Nova entre os bairros Belo Horizonte e Vale do Itacaiúnas (FIGURA 5). Esse bairro é uma área de ocupação urbana irregular, possui segundo dados do IBGE (2010), um total de 1033 domicílios particulares ocupados com um total de 3905 moradores.

**Figura 5:** Carta Imagem de Localização do Bairro São Miguel da Conquista em Marabá – PA, 2016.



O gráfico 1 ilustra a quantidade de domicílios do referido bairro que são atendidos pelos serviços básicos essenciais. O fornecimento de energia é o serviço que atende quase todos os domicílios, contudo, os serviços de abastecimento de água pela rede geral, coleta de lixo e domicílios atendidos pela rede geral de esgoto mostram-se bastante incipientes, o que denota a precariedade dos mesmos e se confirma, de acordo com o IBGE (2010), como uma das características dos “Aglomerados Subnormais”, ou seja, carência nos serviços públicos essenciais.

**Gráfico 1:** Bairro São Miguel da Conquista: Residências com atendimento aos serviços básicos, 2015.



**Elaboração:** SILVA, L. P. (2016). **Fonte:** IBGE (2010).

A área em que se situa esse bairro pertencia à Região da antiga colônia São José – distrito do Amapá, com uma área total de 365 ha, conforme consta (ver anexo) na certidão do Registro de imóveis de Marabá no livro de Transcrição das Transmissões, inscrição número 2.502, do livro número 4 e folhas 77, do Registro Geral de Imóveis de Marabá, em data de 26 de dezembro de 1973.

Ainda segundo o documento citado, a Colônia São José era uma área rural localizada à margem esquerda do rio Itacaiúnas que pertencia ao município de Marabá. No entanto, no ano de 1973 o prefeito do município, da época, Pedro Marinho de Oliveira, cedeu a área em Título de Aforamento (ver anexo), com o número de ordem: 3.948 do livro número 16 folha

69, o domínio útil desse terreno para o fazendeiro Alberto Chuquia, em 18 de Dezembro de 1973. A condição imposta ao foreiro desse título era a de não vender ou trocar esse terreno sem autorização da prefeitura.

Segundo Almeida (2008), o aforamento passou a ser feito em Marabá a partir da década de 1930, onde os castanhais eram obtidos a partir de uma concessão de uso efetuado pelas autoridades locais, mediante pagamento de licença na época da safra, não se configurando em uma posse efetiva ou de propriedade dos castanhais. Contudo,

Tal regime de concessão era vulnerável a influencia política, ou seja, a concessão como um tipo de recompensa em troca de apoio aos chefes políticos locais, o que acabou se tornando norma a partir do final da década de 1920 (ALMEIDA, 2008, p.42).

Todavia, convém destacar que no período de aforamento dessa área em 1973 não haviam mais castanhais, e assim a concessão de uso dessa área do município que foi passada para o Sr. Alberto chuquia seria para desenvolver a agricultura e a pecuária.

Ocorreu que, em 04.10.1974 o fazendeiro Alberto Chuquia vendeu esse terreno para o pecuarista e agricultor Aurélio Anastácio de Oliveira, no valor a época de CR\$ - 700 00,00 (setecentos mil cruzeiros) conforme mostra a Escritura Pública de compra e venda (ver anexo), do Cartório do 1º Ofício de Marabá, livro 030 folhas; 170,171 e 172. Neste documento consta que o Município de Marabá desistiu de recuperar o domínio útil da área tendo como prova o Alvará de Licença assinado na época pelo senhor prefeito Pedro Marinho de Oliveira, sendo assim, o foreiro Alberto Chuquia estava autorizado a efetuar a presente transação. Procedimento este que deu ao senhor Aurélio não o direito ao domínio útil do imóvel, mas o domínio de propriedade.

Em 15 de agosto de 1980 a fazenda “São José” passou a ser um loteamento denominado de “Loteamento Jardim Belo Horizonte”, processo esse aprovado na época pela Prefeitura Municipal de Marabá. Neste sentido, o proprietário passou a vender essa área através do parcelamento do solo com terrenos de 12,5 metros de frente por 25 metros de fundo. O loteamento não tinha nenhuma infraestrutura, ficando a cargo do município a responsabilidade pela urbanização.

Em entrevista realizada com um dos moradores mais antigos do bairro, o senhor Manuel Pereira da Rocha, conhecido como Ceará, informou que a ocupação dessa área ocorreu no dia 10 de outubro de 2006. Confirmou que essa área era conhecida como “Loteamento Belo Horizonte” de propriedade do Sr. Aurélio, mas que não tinha nenhuma infraestrutura, e na sua paisagem predominava palmeira de coco babaçu (FIGURA 6). O

motivo para ocupação dessa área segundo o Sr. Manuel foi a necessidade por moradia das pessoas de baixa renda, por não terem condições de financiar uma casa, ou até mesmo um lote. Além disso, grande parte dos moradores alega que o Sr. Aurélio não possuía documentação da terra, e por estar próxima ao rio Itacaiúnas essa área é da Marinha.

**Figura 6:** Área do bairro São Miguel da conquista antes de sua ocupação, 2006.



**Fonte:** Arquivo pessoal de Manuel Pereira da Rocha.

Ainda de acordo com o entrevistado, o líder da ocupação chamava-se Rivaldo, porém o mesmo não reside mais nesse bairro. Naquele momento teve o pedido de reintegração de posse da área, os ocupantes saíram, mas retornaram em 48 horas, e assim ocorreram vários conflitos, em que houve a morte de um casal por conta de briga de lotes, entre estes e o presidente da associação do bairro que no início da ocupação vendia lotes mesmo tendo ocupantes.

Na Superintendência de Desenvolvimento Urbano (SDU), no setor de regularização fundiária, em entrevista, Daniela da Silva Goiano, informou que a área encontra-se em situação de litígio, ou seja, em processo de rapasse da área para o município. Alegou também que a SDU não possui mapas e nem os limites exatos do bairro São Miguel da Conquista, pois

esta área faz parte do loteamento Jardim Belo Horizonte, porém, estão contratando empresa para fazer o levantamento topográfico e socioeconômico da área.

No ano de 2010 houve uma tentativa de regularização da área, através de um acordo feito entre o proprietário da área, os representantes da ocupação, a Prefeitura Municipal de Marabá através da SDU, a Câmara Municipal de Marabá, para fins de definição de valores e condições de pagamentos para aquisição pelos ocupantes.

A assistente social da SDU, Lúcia Martins em entrevista, informou que foi realizado em 2010 um levantamento socioeconômico da área, pois o pagamento seria realizado de acordo com a renda familiar, para as famílias com renda entre um e dois salários mínimos, as quais teriam que pagar 120 parcelas de R\$ 75,00, para as famílias com renda entre dois e quatro salários mínimos deveriam pagar 96 parcelas de R\$ 177,08, para as famílias com renda entre quatro e seis salários mínimos deveriam pagar 84 parcelas de R\$250, 00, e as famílias que possuíssem renda mensal superior a seis salários mínimos deveriam negociar diretamente com o proprietário. Contudo,

O levantamento foi realizado durante quase um ano. Após um levantamento de uma quadra os fiscais levavam o relatório para a imobiliária do loteamento, só que muitos moradores não procuraram a imobiliária para acordo. E como as quadras eram muito grandes e a imobiliária não arcou com seus compromissos de disponibilizar um veículo pra levar os fiscais para área e o fornecimento de água, fez com que houvesse uma demora por parte da SDU para o levantamento socioeconômico, e a imobiliária não aceitou por alegar que durou muito tempo para entregar o relatório. (Assistente Social da SDU, entrevista concedida no dia 17.06.2015).

Além da imobiliária não aceitar os relatórios do levantamento socioeconômico realizado pela SDU, também não seguiu os valores que foram estipulados no acordo judicial, cobrando valores abusivos e não aceitando fazer acordo com quem recebesse menos de um salário mínimo. Diante disto, o acordo está paralisado aguardando ação da justiça.

Contudo, isso gerou um grande problema para os moradores, pois o que vem ocorrendo após a quebra de contrato é a venda por parte da imobiliária de terrenos com alguma construção, e até mesmo de casas com moradores residindo, expropriando essas pessoas que não tem condições de pagar o valor exigido pela imobiliária, e assim, prevalece o sentimento de medo e incapacidade diante dessa situação.

Além da questão da regularização da área, o bairro apresenta outros problemas, como foi perceptível em reunião da Associação de Moradores do Bairro São Miguel da Conquista (ASSMIC) realizada no dia 06 de junho de 2015. Os moradores reclamaram da falta de infraestrutura de várias ruas do bairro, impedindo acesso até mesmo de pedestres, dificultando



a acessibilidade, pois, muitas ruas ainda não estão abertas, como pode ser visualizado na Figura 7.

**Figura 7:** Situação da Rua Bahia, esquina com a Avenida Paraná, com problemas de infraestrutura.



**Fonte:** SILVA, L. P, (2016).

Na reunião da ASSMIC citada anteriormente, a presidente da Associação, Jane Fernandes, destacou o serviços de abertura e drenagem das ruas, que estava sendo realizado pela Secretária de Viação e Obras Públicas (SEVOP) e que objetivava realizar esse trabalho em todo o bairro para melhorar o deslocamento dos moradores. E destacou também que foi disponibilizado o terreno para a construção da escola e da sede da associação do bairro.

Contudo, além da questão da infraestrutura viária, que compromete a qualidade de vida dos moradores, por conta de várias ruas estarem intransitáveis, e também o excesso de poeira no verão e lama no inverno, o bairro ainda carece de vários serviços essenciais como: saneamento básico, pois toda a água de torneira das residências é despejada nas ruas; escolas (visto que os estudantes utilizam escolas dos bairros mais próximos), posto de saúde e equipamentos de lazer. Os únicos serviços públicos verificados no bairro são: a iluminação

pública, porém, não possui em todas as ruas e a coleta de lixo que ainda é precária. Esses fatores são essenciais para uma boa qualidade de vida dos moradores.

O bairro não é atendido pelo serviço de transporte público. Os usuários que dependem deste serviço para seus deslocamentos diários, buscam os pontos de ônibus mais próximos, localizados em outros bairros. Segundo Gomide (2003), a falta da prestação de serviços públicos, como o transporte coletivo nas áreas periféricas da cidade agrava a segregação espacial, negando os direitos sociais e o direito à cidade.

O transporte público é uma ferramenta de interação espacial, onde as pessoas que não possuem seu próprio meio de transporte precisam da prestação desse serviço para deslocar-se no espaço urbano. Neste sentido, o próximo capítulo aborda a importância do transporte público como elemento essencial para o exercício da mobilidade urbana, ou seja, para o uso e apropriação da cidade.

## **2. A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DO TRANSPORTE PÚBLICO PARA OS USOS E APROPRIAÇÕES DA CIDADE.**

No atual estágio do modo de produção capitalista no qual a sociedade se encontra, os deslocamentos tornam-se essenciais para a produção e reprodução dos cidadãos. Os processos de reprodução estão relacionados com as atividades necessárias para viver na cidade, tais como: educação, lazer, compras e serviços diversos. Já a produção está relacionada à atividade de trabalho, sendo este um dos principais motivos de deslocamentos dos indivíduos no espaço urbano, ou seja, residência – trabalho – residência.

Neste sentido, este capítulo tem o objetivo de abordar a importância dos deslocamentos intraurbanos necessários para a reprodução social, ou seja, para viver na cidade. Para o entendimento destes deslocamentos, é necessário discutir os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade em uma perspectiva geográfica. Para a realização dos deslocamentos no espaço urbano são necessários meios de transportes, sejam eles motorizados como os veículos individuais e o transporte público, ou os não motorizados como as bicicletas, dentre outros.

Percebe-se, assim, que existem vários meios de transportes utilizados para a realização dos deslocamentos no espaço urbano. Porém, como metodologia dessa pesquisa, o serviço de transporte público coletivo urbano por ônibus será mais enfatizado neste capítulo, por ser esse uma ferramenta de inclusão social, o qual quando bem planejado, propicia o acesso aos diferentes espaços da cidade para o exercício da cidadania, ou seja, para os usos e apropriações da cidade que são condições essenciais para a reprodução social.

### **2.1 Discussões acerca da mobilidade e acessibilidade: questões teóricas, jurídicas e políticas.**

No Brasil, a ampliação dos estudos e discussões referentes à mobilidade urbana vem ganhando importância desde a década de 1960, pois, a partir desse período, houve um aumento no processo de urbanização e no uso de automóveis, processos estes, desarticulados de medidas satisfatórias de planejamento urbano e mobilidade que procurassem atender às reais necessidades da maior parte da população. Conseqüentemente, os problemas relacionados aos deslocamentos dos cidadãos nos espaços urbanos passaram a ser mais

evidentes (BRASIL, 2004). Em vista disso, o conceito de mobilidade urbana e acessibilidade são discutidos por diversos autores e instituições como será apresentado a seguir.

As pessoas necessitam constantemente se locomover para viver e participar da sociedade. Esse processo de reprodução é desempenhado pelas atividades de consumo e serviços os quais são realizados pelas pessoas para suprir suas necessidades. De acordo com Vasconcellos (2001), os deslocamentos são condicionados pela ação dos indivíduos, mas também são influenciados por características familiares, como renda, idade, escolaridade e relações de gênero.

Na maioria dos casos, pessoas mais jovens ou mais idosas conformam-se às necessidades dos adultos que trabalham (a questão da idade na decisão dos deslocamentos) e as pessoas economicamente inativas conformam-se às necessidades das economicamente ativas (a questão econômica). Em muitas sociedades as pessoas do sexo feminino conformam-se às necessidades das pessoas do sexo masculino (a questão do gênero) (VASCONCELLOS, 2001, p. 39).

Para o autor supracitado, a mobilidade expressa de que forma e por que razões as pessoas se deslocam na cidade. Diante disso, aborda que os principais fatores socioeconômicos que interferem na mobilidade das pessoas são a renda, a idade, o gênero, a ocupação e o nível educacional. Esses fatores diferenciam e determinam as condições de cada pessoa ou grupo social de se movimentarem pelo espaço urbano. Por exemplo, a mobilidade, em sua maioria, diminui para as pessoas de renda baixa, para as mulheres, para as crianças, para os idosos e para os que exercem funções menos qualificadas no mercado de trabalho.

Este fato, também é evidenciado por meio da exposição realizada por Ulian (2008) que entende a mobilidade como sendo a capacidade dos indivíduos realizarem deslocamentos, ou seja, a possibilidades de realização dos deslocamentos que são necessários à sobrevivência. Contudo, a capacidade de realizá-los não ocorre de forma igualitária a toda a população, existindo diferenças ligadas à saúde, à idade e à capacidade financeira dos indivíduos.

A partir do exposto, percebe-se que Ulian (2008) considera a mobilidade como uma particularidade do indivíduo estando relacionado com as possibilidades de deslocamentos essenciais para sua reprodução no meio urbano. Entretanto, essas possibilidades não são uniformes, varia de pessoa para pessoa e estão ligadas, como destacado pela autora supracitada, a aspectos físicos e econômicos de cada um.

Para Vasconcellos (2001), a mobilidade está relacionada primeiramente ao trabalho, visto que, as pessoas na fase produtiva (faixa etária entre 20 e 50 anos) são as que mais se movimentam. Costa (2007, p.36) também mantém correspondência com essa ideia, ao alegar que “os movimentos por motivo de trabalho apresentam-se normalmente mais regulares no

tempo e no espaço [...]”. Em segundo lugar, a escola constitui-se no motivo mais comum dos deslocamentos, já as crianças na fase pré-escolar e os idosos são menos móveis.

Em outros casos, a imobilidade pode predominar se não houver uma atividade obrigatória a cumprir como o trabalho. Assim, nestas condições, outras atividades podem, até mesmo, deixarem de ser realizadas, como estudar, freqüentar parques e praças públicas ou simplesmente circular pelos espaços da cidade (PEREIRA, 2006, p.59).

Nos seus deslocamentos cotidianos, as pessoas podem desempenhar diferentes papéis como: pedestres, ciclistas, motoristas de automóveis, usuários de ônibus. Os deslocamentos podem ser a pé utilizando para isso o próprio esforço físico, e também por meio dos transportes que podem ser motorizados (coletivo e individual), ou transportes não motorizados (bicicletas, carroças, entre outros) (BRASIL, 2004). Percebe-se, a partir do exposto, que os deslocamentos humanos acontecem em função das necessidades pessoais e estão sempre vinculados a um motivo, se realizando por vários meios, desde o mais simples (andar a pé), até o mais complexo, através da utilização de veículo motorizado.

Neste contexto, para realização das atividades de consumo e serviços necessários para a sua reprodução, as pessoas necessitam de mobilidade física, faz-se indispensável também a disponibilidade de meios de transporte. Assim, Vasconcellos (2001, p.40) defende que “[...] o processo de reprodução é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados”. Para isso, faz-se necessário compreender a diferença entre mobilidade pessoal em uma visão simplista e acessibilidade em uma visão abrangente.

Para o autor citado, existem várias visões de mobilidade e acessibilidade. A mobilidade na visão tradicional é tida apenas como a facilidade de movimentar-se, considerando as condições físicas e econômicas. “Neste sentido, as pessoas pobres, idosas ou com limitações físicas estariam nas faixas inferiores de mobilidade em relação às pessoas de renda mais alta ou sem problemas físicos de deslocamento” (VASCONCELLOS, 2001, p.40). Ao adotar essa visão simplista, os objetivos dos planejamentos tradicionais de transportes eram apenas de “aumentar a mobilidade urbana” pelo provimento de um maior número de meios de transportes.

Esse conceito de mobilidade é criticado pelo autor supracitado, pois, ela sozinha não consegue esclarecer porque e como ela é exercida pelas pessoas, não tendo sentido para a avaliação sociológica das políticas de transporte e trânsito. Não adianta ter dinheiro e não ter um meio adequado de transporte, ou um espaço de tempo adequado para se chegar aos destinos desejados, e também o elevado número de deslocamentos não revela boas condições

de vida, pois, isso pode refletir o excesso necessário de deslocamentos frente ao precário sistema de transporte. A partir destes argumentos, Vasconcellos (2001, p.40), propõe uma definição mais favorável, que relacione a mobilidade tradicional a um conceito mais amplo, o de acessibilidade que é “[...] entendida como a mobilidade para satisfazer as necessidades, ou seja, a mobilidade que permite à pessoa chegar aos destinos desejados”.

Assim, em uma perspectiva social e política, Vasconcellos (2001), considera dois tipos de mobilidade para entender o movimento humano no espaço: é a mobilidade residencial e a mobilidade diária. A primeira está relacionada ao ciclo da vida familiar e aos condicionantes sociais e econômicos, a segunda refere-se às atividades cotidianas no tempo e no espaço.

Nessa perspectiva, a mobilidade no espaço urbano pode ser classificada de acordo com Merlin (1991, apud SOUSA, 2003, p.32-33), em quatro grupos, que são:

- mobilidade residencial: é a circulação entre o local de moradia em direção a qualquer outro ponto em meio a um mesmo espaço urbano. É o desejo de adaptar as características do local às necessidades familiares;
- mobilidade ocasional: não obedece um período determinado. Os motivos são: profissional, lazer, visita a parentes, etc.;
- mobilidade semanal: está relacionada aos trabalhadores e estudantes que exercem atividades longe de suas residências, repetindo-se as viagens semanalmente;
- mobilidade quotidiana: é quase obrigatória. É o circuito de ligação diário entre o local de moradia e os locais de trabalho e escola.

É perceptivo, conforme é defendido por França (2011), que a mobilidade é um composto essencial do espaço urbano, e a possibilidade de seu exercício revela-se indispensável para o exercício da cidadania, visto que esta classifica a inserção de quem vive a cidade. Contudo, sob a égide do sistema de produção capitalista, a lógica de produção e apropriação do espaço urbano, proporciona diversas desigualdades socioespaciais.

Dentre estas, o processo de periferização da camada populacional com menor poder aquisitivo, que, tendo que se fixar nas porções periféricas da cidade vêem a mobilidade transformar-se em compulsória e não mais sinônimo de urbanidade, já que, para ter a possibilidade de acesso a serviços essenciais, os quais deveriam ser oferecidos em seus próprios bairros, têm que se deslocar para outras áreas da cidade na ânsia de satisfação de suas necessidades elementares, como trabalho, saúde e educação, principalmente (FRANÇA, 2011, p.89).

Diante disto, compreende-se que a mobilidade é inerente ao espaço urbano, no entanto, conforme destacado pela autora supracitada, o seu exercício, forma e conteúdo se dão de modo diferenciado entre as classes sociais, o que diferenciara também o acesso à cidade e a população mesmo carente desenvolve estratégias para exercer a mobilidade.

Quando falamos em mobilidade, logo pensamos em acessibilidade, a qual também é amplamente utilizada por uma expressiva gama de ramos do conhecimento, não existindo um pleno consenso acerca da sua definição, e apresenta características peculiares tanto nas Ciências Humanas quanto nas Exatas.

Na Geografia urbana, entretanto, o conceito tem sido comumente empregado na explicação de transformações socioespaciais, sendo fator decisivo no estreitamento das relações existentes entre transporte, renda, uso e valorização dos terrenos urbanos e o crescimento das cidades (CARDOSO, 2007, p.34).

A acessibilidade é entendida por Sousa (2003) como sendo a facilidade de acesso, ou seja, a qualidade do que é acessível. No que diz respeito ao transporte público coletivo, a acessibilidade está relacionada às grandes distâncias e ao tempo excessivo para executar uma viagem, ou seja, trata-se da relação espaço-tempo. Ao movimentar-se pelo espaço seja a pé ou utilizando algum meio de transporte as pessoas são influenciadas pela acessibilidade a qual retrata as condições do serviço ofertado de transporte público. Mas, “a acessibilidade está relacionada não só aos meios de transportes disponíveis, como também à localização do indivíduo e das atividades no espaço” (ULIAN, 2008, p.20). No entendimento de Sousa (2003, p. 17), “A mobilidade está vinculada aos aspectos socioeconômicos da população. A acessibilidade está relacionada ao uso do solo e a forma urbana, ambas envolvidas no processo funcional da cidade”.

Além de ser uma característica que qualifica a localização, a acessibilidade realça também a facilidade de ser alcançar os lugares desejados num determinado ponto do território. Pois, quando o movimento se torna fácil, barato e menos demorado, a acessibilidade aumenta, e com ela a capacidade de deslocamento, resultando em maiores possibilidades de interação entre os lugares (COSTA, 2007).

Sendo condicionada pela interação entre o transporte e o uso do solo, a acessibilidade urbana, ao lado, entre outros, da mobilidade, da renda, da habitação e da educação, constitui um importante indicador de exclusão social. Pois,

A acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e constitui-se como parte integrante e essencial da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um componente que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas (CARDOSO, 2007, p.45).

A temática da mobilidade e dos transportes em áreas urbanas tem ganhado destaque não somente no campo científico e técnico, mas também no debate político. Assim, no âmbito governamental tem surgido interesses referentes à mobilidade urbana com aprovação de políticas para melhor gerir os deslocamentos das pessoas no espaço urbano. Exemplo disto foi a aprovação em 2012 da legislação referente à Mobilidade Urbana, (Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012). Essa lei definiu diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano que consta na Constituição Federal Brasileira de que tratam o Inciso XX DO Art.21 e o Art.182, tendo como finalidade garantir a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas.

A referida Lei no Art.2 destaca seu principal objetivo o qual visa:

Contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL,2013, p. 24).

É importante destacar também que A Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta princípios que buscam criar condições de qualidade por meio da:

- . Acessibilidade universal;
- . Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- . Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- . Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- . Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- . Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- . Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- . Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- . Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2013, p.7).

Para a referida Lei o conceito de mobilidade urbana diz respeito às condições de deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano, a acessibilidade seria a facilidade disponibilizada às pessoas, possibilitando autonomia nos seus deslocamentos desejados. Já a política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável definiu mobilidade como sendo,

[...] um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (BRASIL, 2004, p.13).



A Mobilidade Urbana Sustentável é definida como sendo o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação, tendo como objetivos, proporcionar o amplo acesso e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma eficaz, que não ocasione segregações espaciais, mas, que seja ecologicamente sustentável e socialmente inclusiva, ou seja, “baseado nas pessoas e não nos veículos” (BRASIL, 2004).

Para o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, criado em 2007 pelo Ministério das Cidades e pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), diz que “[...] a mobilidade urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana” (PLANMOB, 2007, p.17). O referido conceito é bem abrangente, diferente da antiga forma que tratam os elementos da circulação de forma fragmentada, que administra a circulação de veículos e não de pessoas.

Além do mais, o conceito de mobilidade urbana recebe quatro complementos os quais são: a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público. Onde o primeiro diz respeito ao exercício do direito à mobilidade para atingir os lugares desejados e conseqüentemente o direito à cidade. O segundo diz respeito à qualidade de vida nas cidades e a preocupação com as gerações futuras. O terceiro é a construção de uma democracia econômica, política e social, e o último é a maior utilização dos espaços públicos de forma igualitária (PLANMOB, 2007).

A partir dos apontamentos destacados até aqui, percebe-se que o tema “mobilidade urbana” é um dos componentes mais importantes na gestão urbana. Isso se deve ao fato de que, quando bem gerida, ser essencial para as atividades humanas, é um elemento que determina o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida, e também possui um importante papel na inclusão social ao propiciar uma equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos.

A equidade espacial está relacionada a uma distribuição equilibrada das oportunidades na cidade, levando em consideração não só a distribuição de moradias e de oportunidades (trabalho, estudo, saúde, lazer, etc), como também a mobilidade e a acessibilidade das pessoas. Pois, de acordo com Ulian (2008, p.23) “Apesar de entendermos que há segregação sócio-espacial também nas áreas centrais urbanas, nestas, a existência de infra-estrutura e de transporte público minimiza o problema do não-acesso às oportunidades”.

O que difere dos indivíduos que não tem condições financeiras de escolher uma localização acessível de moradia, restando a opção de ocupação informal do solo urbano, como os loteamentos clandestinos, que são distantes das oportunidades de trabalho, carentes de políticas públicas, entre outros, o que se refletirá no seu grau de mobilidade e acessibilidade. Isto também se confirma nas palavras de Pereira (2006, p.51) quando aborda que “Os segmentos de menor poder aquisitivo já se encontram, em grande parte, distantes das áreas abastecidas e melhores equipadas das cidades e precisam, pelo menos, chegar até elas sem maiores prejuízos e dificuldades”.

Ao pensar em mobilidade, deve-se pensar como estão organizados os usos e a ocupação da cidade, e procurar a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, e não pensar apenas nos meios de transportes e trânsito. Pois, a mobilidade urbana é essencial para o funcionamento do sistema urbano, bem como para a reprodução social, na medida em que os indivíduos necessitam constantemente realizar deslocamentos para satisfazer suas necessidades referentes a essa reprodução.

Nesse sentido, conforme Teixeira (2013), a mobilidade urbana não deve ser vista apenas como o movimento, deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço urbano, mas também, deve ser pensada como a relação meio - técnica. Ou seja, o transporte urbano enquanto técnica ao ganhar espaço sobre o meio (urbano) proporciona a modernização da sociedade, possibilitando uma ampliação das relações sociais por meio das inter-relações espaciais. É a partir desses argumentos, que será discutido no item a seguir a importância do transporte público para o exercício da mobilidade urbana que possibilita os usos e a apropriações da cidade, que são essenciais para os processos de produção e reprodução do espaço urbano.

## **2.2 A importância do transporte público para o exercício da mobilidade urbana.**

Existem várias formas de exercer a mobilidade, e dentre estas, o transporte público na modalidade ônibus, é um importante elemento para grande parte da população que habita as cidades brasileiras. Contudo, o provimento inadequado de serviço de transporte público tem se refletido no cotidiano de milhares de brasileiros, prejudicando a mobilidade, acessibilidade e interferindo na qualidade de vida destes que dependem do fornecimento de tal serviço para exercer seu direito de ir e vir (FRANÇA, 2011).

A queda da qualidade do transporte coletivo urbano, nas últimas décadas, em diferentes cidades brasileiras, deve-se, entre outros motivos, à falta de uma rede de transporte integrada, que atenda aos desejos de deslocamentos da população e permita a racionalização dos deslocamentos. Além disso, o principal motivo está ligado ao processo contínuo de crescimento periférico das cidades, processo esse que na maior parte das cidades não são acompanhados pela rede de transporte. Essa ocupação irracional do solo urbano, o qual deixa espaços pouco adensados ou vazios nas áreas centrais e ocupa periferias mais distantes, é consequência da dissociação entre a ocupação do solo, o planejamento do transporte e falta de controle da especulação fundiária, onerando e dificultando o atendimento dos serviços essenciais (BRASIL, 2004).

Além disso, as cidades foram adaptadas para o uso eficiente do automóvel por meio da ampliação do sistema viário e da utilização de técnicas de garantia de boa qualidade de fluidez. A consequência disto foi que se desenvolveu no país uma separação clara entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte público, refletindo, na prática, as grandes desigualdades econômicas e sociais da nossa sociedade. “Enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade” (PIRES, VASCONCELLOS, SILVA, 1997, p.21).

A utilização cada vez mais intensa do transporte individual deve-se também aos incentivos fiscais e creditícios que facilitam a aquisição de automóveis. Pois, já na instalação da primeira indústria de automóvel no Brasil que ocorreu em 1950 junto com a criação da Petrobrás do Brasil S/A, esta passou a receber grandes incentivos por parte do governo e de setores privados, e passou a ser vista como um símbolo do Progresso e Modernidade (FRANÇA, 2011). Como consequência do aumento de automóveis,

[...], as cidades passaram a ser pensadas em função de seu uso, o que levou à abertura de rodovias em todo o país além da construção de vias e viadutos destinados ao uso do automóvel, sobretudo, individual. Em contrapartida, os transportes públicos coletivos foram sendo relegados a segundo plano e gradativamente estigmatizados como de nível inferior e destinados à população de baixo poder aquisitivo (FRANÇA, 2011, p.91).

Esse crescimento do automóvel particular, conforme Cardoso (2007), está relacionado ao padrão de desenvolvimento econômico implantado no Brasil, especialmente sob a égide do Programa de Metas durante o Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), o qual inaugurou um curto, porém, intenso período de dinamismo econômico nacional,

ocasionado pela atração da indústria automobilística, estimulando o crescimento da produção e do consumo do transporte motorizado individual, e propiciando a criação e consolidação de novas classes médias. Além disto, os recentes incentivos dados à indústria automobilística através da redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, sob incentivo direto do Governo Federal, tem sido o fator de maior contribuição para o aumento de vendas de automóveis. “A consequência mais importante, sob o ponto de vista dos transportes urbanos, é que parte das classes médias mudaram do transporte público para o transporte particular” (VASCONCELLOS, 2001, p.165).

Neste sentido, para entender adequadamente as questões de transporte, faz-se necessário relacioná-los aos processos de produção e reprodução analisando-os detalhadamente. “No caso da produção, tanto as mercadorias quanto a força de trabalho precisam ser transportadas” (VASCONCELLOS, 2001, p.34), e nesse processo entra a importância do transporte, em particular do transporte coletivo urbano, que é o principal meio de deslocamento de grande parte da população que habita nas cidades.

Segundo Villaça (1998), o espaço intraurbano é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto força de trabalho, nos deslocamentos casa-trabalho, ou enquanto consumidor nos deslocamentos essenciais para a sua reprodução como: casa, compras, escola, lazer, etc. As condições desses deslocamentos estão acompanhadas pela disponibilidade de infraestrutura em um dado ponto do espaço urbano. Pois,

Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros (VILLAÇA, 1998, p.23)

O transporte coletivo é uma ferramenta de interação espacial essencial para a produtividade do trabalho e para o desenvolvimento, bem como para o direcionamento de um processo de estruturação da cidade mais justo, o qual propicia acessibilidade dos segmentos de baixa renda. Além do mais, a acessibilidade fornecida pelo transporte público constitui-se no valor de uso mais importante para a terra urbana, conferindo diversos acessos a todo o conjunto da cidade (SILVEIRA; COCCO, 2010).

Os sistemas de transportes urbanos estão no centro do processo de estruturação e reestruturação da cidade, ou seja, nos padrões de distribuição das atividades econômicas e dos espaços residenciais, e de acordo com os mecanismos de valorização da terra. Sobre a estruturação urbana, Silveira e Cocco (2010, p.73) defendem que:

Em verdade, o esforço que deve ser empreendido é no sentido de conceber o processo de estruturação e reestruturação do espaço urbano em sua plenitude, alterado e intensificado pela ação transformadora das interações espaciais via transportes urbanos (público coletivo, coletivo fretado e individual), os quais podem reforçar certos usos da terra, mas também converter determinados usos em outros.

Nesta discussão os autores supracitados consideram os valores de usos como sendo: o da forma material tangível que é produzida (as vias, os edifícios, as infraestruturas); e o valor produzido pela aglomeração, valor que é proveniente da localização dos fixos edificados e articulados em um determinado arranjo, e que fazem desta localização um valor de uso.

No que tange a localização urbana para o exercício do trabalho e para a reprodução da força de trabalho, Villaça (1998, p.23) aborda que a mesma é determinada por dois atributos, os quais são:

- . Uma rede de infraestrutura: vias, rede de água, esgotos, pavimentação, energia, etc.
- . Possibilidades de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento do ser humano (para os locais de trabalho, de compras, de serviços, de lazer, etc.) dominará a estruturação do espaço intra-urbano, já que, entre os deslocamentos de matéria e os do ser humano dominará o último.

Neste sentido, há uma maior possibilidade de desenvolvimento tanto de pessoas – desenvolvimento humano que inclui emprego e renda – quanto do capital. Este se efetua com a maior velocidade no transporte do homem enquanto consumidor e enquanto mercadoria força de trabalho, levando-se em conta o nível de eficiência do sistema de transporte da cidade (SILVEIRA; COCCO, 2010).

Conforme Pereira (2006), a cidade se reestrutura a partir dos processos de urbanização e industrialização, as diferentes atividades também se organizam a partir, do uso do solo, direcionado pela expansão urbana, interferindo no cotidiano dos cidadãos que necessitam constantemente se locomover para as diversas funções e atividades, as quais se encontram dispersas no espaço urbano e são imprescindíveis para a reprodução da vida. Para que ocorra essa estruturação espacial são necessários os meios de transporte que dependendo do poder aquisitivo de cada um, poderá ser público ou privado. No entanto, é importante frisar que:

Tanto a estruturação espacial quanto a ordenação dos meios de transporte públicos não são tão simples e espontâneas, estando permeadas por interesses diferenciados dos agentes urbanos. Com isso não há, portanto, uma situação favorável que permita fluir a circulação de maneira adequada, já que há inúmeros problemas nos sistemas de transporte público e uma grande presença do automóvel particular, implicando na mobilidade e acessibilidade de muitas pessoas, principalmente dos que possuem uma renda menor (PEREIRA, 2006, p.42).

De acordo com a autora supracitada, a renda é um fator determinante para a escolha do tipo de transporte a ser utilizado, visto que, diferentemente dos segmentos de maior poder

aquisitivo que optam pela comodidade e a flexibilidade proporcionada pelos meios de circulação privados e individuais, os segmentos de baixa renda levam em conta esses custos no seu orçamento mensal.

As pessoas com renda baixa, na maioria dos casos, por não possuírem automóvel particular, utilizam o transporte coletivo nos seus deslocamentos diários. Contudo, conforme pode ser percebido no estudo de caso sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo no bairro Jardim São João em Guarulhos-SP, realizado por Sousa (2003, p.30), que os usuários de transporte público urbano têm sua mobilidade reduzida “[...] devido às poucas opções de itinerários, custos e horários, efeito esse válido tanto para idosos e crianças, quanto para homens e mulheres”. Assim, para o autor citado a renda é um dos principais elementos para a avaliação das condições da mobilidade a qual está vinculada ao nível de renda, bem como, o acesso aos diversos meios de transporte.

Conseqüentemente, diferente dos usuários de transporte público, as pessoas que possuem automóvel particular, detêm maior mobilidade por conta da facilidade de atingir diversos lugares. Pereira (2006, p.57) destaca que “quando o deslocamento é feito por meio de veículos privados, a mobilidade é maior e a acessibilidade se efetiva”. Esta afirmativa também é defendida por Vasconcellos (2001, p.116), que diz que “Dentro de qualquer sociedade, a mobilidade aumenta quando a renda aumenta. Este pode se considerado um fenômeno universal, independente de condições geográficas e sociais”.

Os usuários do automóvel têm renda bem maior do que a dos que utilizam o transporte público coletivo ou dos que são obrigados a fazer suas viagens a pé. As tradicionais políticas de transporte urbano baseadas na ampliação do sistema viário (como a construção de vias e viadutos, por exemplo) acabam sendo apropriados pelos automóveis e, por isso, não estão voltadas para a mobilidade dos mais pobres (GOMIDE, 2003, p.27).

No estudo sobre “Percurso Urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade”, realizado por Pereira (2006) na cidade média de Presidente Prudente-SP, a autora observou que a situação espacial, o poder aquisitivo, e o meio de deslocamento podem facilitar ou dificultar as apropriações do espaço urbano. Diante disto, a autora defende que os residentes das áreas periféricas, por conta da sua situação espacial, a renda baixa e utilizar como meio de deslocamento o transporte público na modalidade ônibus, tem seus deslocamentos dificultados, ou seja, uma baixa acessibilidade para diferentes áreas da cidade. O que difere das pessoas que moram em condomínio fechado ou que residem nas áreas centrais da cidade, as quais possuem veículos próprios e dispõem de uma renda maior, estes

tem uma maior facilidade nos seus deslocamentos, possibilitando um maior uso da cidade através de realização de diversas atividades, como o lazer.

Além disto, para D'Andrea (2004), as facilidades do uso do automóvel estimulam a expansão urbana. Conseqüentemente, aumentam-se as distâncias e novas vias são imprescindíveis. As redes de equipamentos públicos - água, esgoto, iluminação, sistema viário, entre outros, tornam-se dispendiosas. E também, os ônibus precisam trafegar mais, diminuindo sua rentabilidade. Esse espalhamento urbano provoca uma expulsão dos grupos de baixa renda para a periferia urbana, fazendo com que suas viagens se tornem cada vez mais longa e demorada, o que compromete na sua mobilidade e acessibilidade, ou seja, no direito ao transporte.

Com as maiores distâncias a percorrer e com os serviços precários de transporte, a maioria da população precisa aumentar os gastos de tempo para realizar suas atividades essenciais. A conseqüência mais marcante é que os setores de renda mais baixa têm sua acessibilidade bastante limitada, com quase todas as viagens feitas apenas para os motivos de trabalho, estudo e compras (D'ANDREA, 2004, p. 94).

É perceptível uma predominância do automóvel no espaço urbano em detrimento do transporte público, onde o primeiro é considerado um meio de deslocamento flexível e mais veloz comparado às condições do último. Sobre essa questão, Pereira (2006, p.46) diz que:

O fato trás graves implicações, já que há uma disputa pelos espaços de circulação, por esse meio de transporte, gerando congestionamentos, aumento da poluição, necessidades de novas áreas para estacionamento e uso bastante diferenciado, já que muitos o utilizam individualmente, enquanto o transporte coletivo pode atender a um número mais significativo de pessoas.

A quantidade de pessoas transportadas pelo transporte público é bem superior se comparado ao transporte individual, ocupando também menos espaços nas vias. Pois, em média, um ônibus comum, transporta a mesma quantidade de passageiros que 50 (cinquenta) automóveis, possibilitando a fluidez de um número maior de pessoas com menos poluição do meio ambiente (BRASIL, 2013).

As pessoas que vêem os ônibus parados em congestionamentos, podem até imaginar que sejam eles os vilões do tráfego e da poluição. Mas a realidade é outra, em comparação com os ônibus, os modos de transporte individuais motorizados, automóveis e motos, são caros e ineficientes, pois ocupam mais espaço nas vias, gastam mais energia e poluem muito mais o meio ambiente (D'ANDREA, 2004, p.102).

Diante do exposto, percebe-se que o sistema de circulação apresenta diferentes condições de utilização podendo ser apropriado coletivamente, como por exemplo, através do

transporte público que envolve socialização das vias e do veículo, quanto individualmente, através da privatização dos meios de transporte, como o automóvel.

Portanto, a apropriação real do sistema de circulação é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais, que sempre revelam contrastes sociais e políticos, muitos mais pronunciados nos países em desenvolvimento (VASCONCELLOS, 2001, p.85).

As justificativas pela preferência do automóvel individual ocorrem muitas das vezes, pelas longas distâncias percorridas pelos transportes públicos, tempo de espera, tempo de viagem e a precariedade da oferta do serviço. Além disso, Vasconcellos (2001, p.38), considera que:

A escolha do automóvel, por parte de quem tem possibilidade de escolher, decorre de uma avaliação racional de suas necessidades de deslocamento, frente aos condicionantes econômicos e de tempo, e frente ao desempenho relativo das tecnologias de transporte disponíveis. Neste sentido, a visão do automóvel como símbolo de status é superficial: a sua escolha não decorre de um “desejo natural” das pessoas, mas da percepção de que ele constitui um meio essencial para a reprodução das classes médias criadas pela modernização capitalista [...].

A cidade, cada vez mais, passa a ser local de circulação realizada por meio de transporte privado e individual, competindo nas vias com os meios de transporte coletivo. De acordo com Pereira (2006), é indispensável proporcionar o uso coletivo dos espaços urbanos e, com isso, facilitar uma circulação mais fluida, melhorando o tráfego, os congestionamentos e a qualidade do ar. Também é necessária uma conciliação e efetivação de políticas urbanas e de transporte, que priorize a circulação do transporte público coletivo, e possibilite uma oferta de acordo com a demanda, pois,

É fundamental permitir-se o acesso dos segmentos de menor poder aquisitivo, que em sua maioria necessitam do transporte coletivo para se deslocar, à cidade. Estes se encontram cada vez mais segregados, não conseguindo realizar todos os deslocamentos que gostariam, enquanto os segmentos de maior poder aquisitivo e possuidores do veículo próprio não têm sua mobilidade prejudicada (PEREIRA, 2006, p.51).

A autora supracitada defende que, para o transporte público ser mais atrativo, seria necessário uma redução das tarifas, maior conforto, maior velocidade e flexibilidade, o que contribuiria na diminuição na utilização do transporte individual e conseqüentemente melhoria do tráfego, diminuição dos tempos médios de deslocamento e melhoria na qualidade do ar.



A importância do transporte público pode ser vista também nas proposições de Gomide (2003), o qual aborda que a pobreza não é apenas a falta de renda necessária para satisfazer as necessidades básicas de uma família, é também a privação do acesso aos serviços públicos essenciais, em particular aos serviços públicos de transporte coletivo urbano.

A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e altas tarifas do transporte público, por exemplo, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres (na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho), condicionam as escolhas do local de moradia, e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer (GOMIDE, 2003, p.10).

Assim, o autor citado defende que, quando existe um serviço de transporte coletivo eficiente e de qualidade, que possibilite a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, contribui para o aumento da disponibilidade de renda e tempo dos segmentos sociais mais pobres, possibilitando o acesso aos serviços básicos como: saúde, educação, lazer e as oportunidades de trabalho. Diante disto, o transporte coletivo é entendido como uma ferramenta necessária na luta contra a pobreza urbana e de acesso à inclusão social.

O transporte público urbano, de acordo com a Constituição Brasileira de 1988, é um serviço público de caráter essencial. As pessoas que não dispõem de meio de transporte próprio depende dele para o acesso às oportunidades de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais. Neste sentido, o transporte público, além de ser um componente do sistema de mobilidade urbana, é também um importante elemento de combate à pobreza urbana. No entanto, conforme Brasil (2004, p.31), “[...] se o serviço não for adequado às necessidades da população, especialmente a mais pobre, ele pode, ao contrário, transformar-se num empecilho ao acesso às oportunidades e atividades essenciais, isto é, numa barreira à inclusão social”.

No que tange aos serviços públicos essenciais, a Lei 10.257 de 10 de junho de 2001 (denominada Estatuto da Cidade), em seu Art.1º, ao expor sobre a política urbana, no que se refere ao transporte público, coloca como uma das principais diretrizes para as funções sociais da cidade e da propriedade urbana a:

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

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

Os interesses coletivos devem ser uma prioridade no planejamento urbano, e este deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público que considere as diferentes áreas nas quais se localizam as atividades de serviços, comércio, trabalho, lazer, saúde, proporcionando a todos a acessibilidade à cidade. Pois, “Quando a acessibilidade não é favorecida fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial” (PEREIRA, 2006, p.64).

A idéia de mobilidade, centrada nas pessoas que transitam é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos (BRASIL, 2004, p.14).

Apesar do forte aumento do transporte individual, ocasionado pelos estímulos governamentais e a aceleração da economia, a Lei da Mobilidade Urbana Nº 12.587/2012, restaura mecanismos que buscam garantir à população a organização de sistemas de deslocamentos que tornem o direito de ir e vir mais eficazes principalmente por meio do transporte coletivo que é o principal meio de locomoção de muitas pessoas nas cidades.

Neste contexto, de acordo com a Lei citada, o transporte público é um importante instrumento para o desenvolvimento urbano das cidades, pois, quando é prestado de forma eficiente, garante o acesso dos cidadãos aos diferentes espaços da cidade para as suas necessidades, sejam elas: trabalho, estudo, compras, saúde ou lazer, proporcionando assim, uma maior qualidade de vida.

Além do mais, uma das principais orientações da referida Lei é o controle da demanda por viagens de automóveis e estímulo aos usos de modos não motorizados e transporte coletivo. Para que isso ocorra, é necessário aumentar a oferta de serviços e infra-estruturas. Ou seja, oferta de ciclovias seguras e sinalizadas, calçadas acessíveis, transporte público confiável, que tenha conforto e um baixo custo e seja acessível a todos os usuários. Diante disto,

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamento da população. Essa política deve integrar o planejamento urbano, transporte e trânsito e observar os princípios de inclusão social e da sustentabilidade ambiental (BRASIL, 2013, p.22).

Entretanto, para que ocorra a efetivação da política supracitada, é necessário que os municípios elaborem o Plano de Mobilidade Urbana que é um instrumento que tem por

objetivos promover a acessibilidade à cidade e o desenvolvimento sustentável. No que tange ao referido plano a Lei Federal. 12.587/12;

[...] estabelece que os municípios acima de 20 mil habitantes e todos aqueles obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, terão que elaborar seus planos de mobilidade integrados ao plano diretor do município ou nele inseridos (BRASIL, 2013, p.22).

O prazo para que os municípios elaborem seus planos de mobilidade é de três anos a partir da vigência da referida Lei. Caso não cumpram, não recebem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. É ressaltado também que os planos de mobilidade urbana devem ser avaliados, revisados e atualizados no prazo máximo de dez anos.

Ainda de acordo com a Lei supracitada, o transporte público coletivo deve ser priorizado no Plano de Mobilidade Urbana, bem como, a circulação viária, a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

Isto pode ser visto também pelo PlanMob (2007), o qual apresenta princípios para a elaboração de um planejamento da mobilidade urbana. Este planejamento não deve ser baseado na maneira tradicional que trata de forma isolada o trânsito, o transporte de mercadorias, a construção de infraestrutura viária, a regulação do transporte público entre outros. Ao contrário disso, deve-se ter uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de pessoas e mercadorias, levando em conta todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. Diante disto, no planejamento da mobilidade urbana que deve estar relacionada também ao planejamento urbano, os princípios que dizem respeito ao transporte público são:

- Repensar a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos – em lugar da histórica predominância dos automóveis – considerando que a maioria das pessoas utiliza estes modos para seus deslocamentos e não o transporte individual. A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel.
- Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus custos, bem como desestimular o uso do transporte individual.
- Estruturar a gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito (PLANMOB, 2007, p.24).

Ainda de acordo com o PlanMob (2007), o ordenamento das principais funções urbanas como: habitação, trabalho, lazer e circulação em seus aspectos físicos, sociais, econômicos e ambientais são de competência do município, que deve promover um ordenamento territorial que garanta a universalização do acesso às oportunidades que a cidade

oferece. Neste sentido, as políticas de uso e ocupação do solo devem incorporar a ideia de mobilidade ao planejamento urbano considerando sua importância para a produção de cidades acessíveis, democráticas, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentáveis.

A partir do exposto fica claro a participação cada vez maior desse tema nas agendas nacionais, com elaboração de políticas orientadas para um melhor planejamento das cidades que considerem a mobilidade urbana como elemento indispensável ao desenvolvimento social e que possibilite uma maior equidade no uso e apropriação da cidade. E também, promover uma maior valorização do transporte público em detrimento ao individual, com o propósito de diminuir os efeitos negativos como poluição sonora e do ar, congestionamento, acidentes e mortes no trânsito, entre outros, provocadas pelo aumento dos veículos individuais nos espaços das cidades.

Como já abordado anteriormente, o transporte público é uma ferramenta essencial no combate às desigualdades socioespaciais ao possibilitar o deslocamento para os diferentes espaços da cidade. Aliado a isto, há um aumento das oportunidades de trabalho, estudo entre outros, necessários para se realizar uma equidade no uso da cidade. Contudo, para que o serviço de transporte público atenda a todos de forma igualitária, faz-se necessário um planejamento que esteja em consonância com o planejamento urbano, pois à medida que há expansão do espaço urbano, surgem novas demandas por serviços essenciais, como o transporte público.

A partir do exposto, o item seguinte apresenta o sistema de transporte público do município de Marabá – PA, abordando não apenas os elementos técnicos, como linhas, frotas, quantidades de viagem, entre outros, bem como sua organização, os espaços que são atendidos e relacioná-lo ao processo de reestruturação pela qual a cidade tem apresentado em períodos recentes. Visto que os transtornos relacionados à mobilidade das pessoas estão relacionados ao crescimento acelerado das cidades aliada à falta de planejamento das mesmas. Pois, como visto ao longo do primeiro capítulo deste trabalho, a cidade de Marabá tem passado por profundas transformações socioespaciais com a expansão do seu espaço urbano, surgindo novos bairros, os quais na maioria não são acompanhados por políticas públicas, equipamentos urbanos e serviços essenciais, a exemplo da referência espacial dessa pesquisa (o bairro São Miguel da Conquista).

### 2.3 - Apresentação do sistema de transporte coletivo de Marabá – PA.

Antes de apresentar as características do sistema de transporte coletivo da cidade de Marabá, faz-se necessário entender o que é serviço público, e no que concerne ao transporte urbano quem é o ente responsável por sua prestação e organização. O serviço público pode ser definido de acordo com Di Pietro (2010, p.102) como sendo;

[...] toda atividade material que a lei atribui ao estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público.

A constituição Federal Brasileira de 1988 aprovou o papel de diferentes esferas do governo. De modo particular, deu grande destaque aos municípios, que passaram a ganhar mais força, legislando sobre assuntos de interesse local, podendo, a partir de então, deliberar políticas de trânsito e transporte. Assim sendo, os municípios passaram a ter competência para tratar dos principais problemas relacionados ao transporte e trânsito, nas formas apresentadas a seguir,

(Art. 30, V) - Organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, que tem caráter essencial.

(Art. 30 VIII) - Promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano. (BRASIL, 2012, p.34).

Percebe-se, a partir destas explicitações da Constituição Federal de 1988, que a organização e a prestação do serviço público de transporte coletivo são de obrigação do município, sendo considerado um serviço de caráter essencial. A prestação indireta de serviços públicos é realizada sob os regimes da concessão ou da permissão que são regulamentados pela Lei Federal nº 8.987/1995 a qual no seu Artigo. 2 considera:

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feitas pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

No artigo 175 da Constituição Federal de 1988 aborda que a concessão e a permissão de serviços públicos exigem a realização de licitação, que é um;

[...] procedimento administrativo pelo qual um ente público, no exercício da função administrativa, abre a todos os interessados, que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de formularem propostas dentre as quais selecionará e aceitará a mais conveniente para a celebração de contrato (DI PIETRO, 2010, p.350).

Neste sentido, atualmente, de acordo com o diretor do setor de transportes do DMTU - (Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano) senhor Rogério Matias da Silva, em entrevista, informou que o serviço de transporte coletivo, na modalidade ônibus, na cidade de Marabá, é operado por duas empresas, a saber: TCA – Transporte Coletivo de Anápolis LTDA e a Nasson Turismo LTDA. Ambas gerenciadas e fiscalizadas pela Prefeitura de Marabá através do DMTU. Segundo o entrevistado, as referidas empresas ganharam o último processo de licitação, que foi realizado no ano de 2011, sob o regime de concessão.

O sistema de transporte coletivo em Marabá é operado simultaneamente pelas duas empresas e é composto por um total de 13 (treze) linhas e contabiliza um total de mais de 9.000 (nove mil) viagens por mês. No que diz respeito ao tamanho da frota disponível para atender aos usuários do sistema de transporte coletivo em Marabá, o entrevistado citado, informou que a frota é constituída por um total de 70 (setenta) veículos, sendo que destes, 63 (sessenta e três) são operacional e 7 (sete) veículos são de reserva. No geral, a frota tem uma idade média de 5 (cinco) anos e máxima de 10 (dez) anos.

Questionado sobre o Plano de Mobilidade Urbana, o qual é essencial para garantir à população a organização do sistema de deslocamento, principalmente por meio do transporte coletivo, o senhor Rogério Matias informou que o referido plano não está elaborado, mas, que foi criada uma comissão, através da Secretaria de Planejamento, para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e que não tem previsão exata para sua conclusão, visto que, agora que foram dados os primeiros passos para elaboração do mesmo.

Vale lembrar que a Lei. 12.587/12 estabelece que os municípios, com população acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana que é um instrumento que tem por objetivos promover a acessibilidade à cidade e o desenvolvimento sustentável. Contudo, os municípios tem um prazo de 3 (três) anos a partir da vigência da referida Lei para elaboração do seu Plano de Mobilidade, podendo perder recursos orçamentários caso não o cumpram. Percebe-se que o município de Marabá está no prazo final pra elaboração do plano supracitado, e que não tem previsão de conclusão.

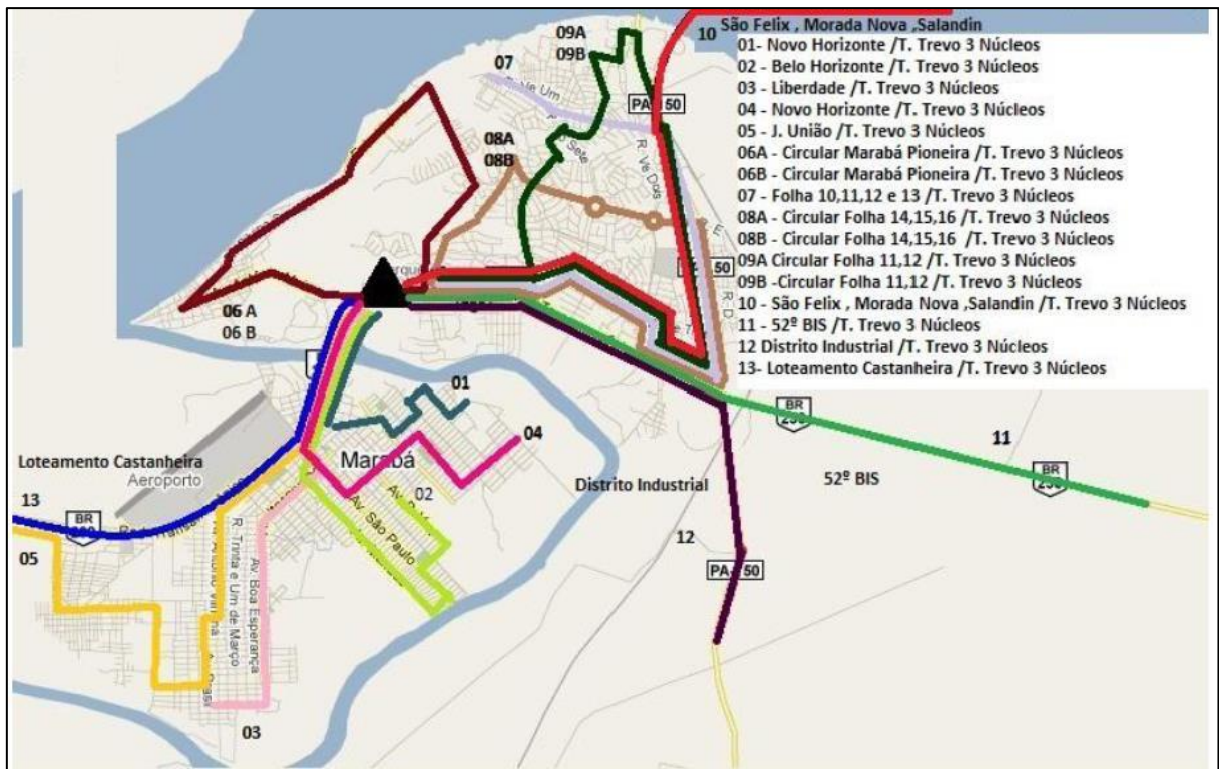
Além do mais, o entrevistado supracitado, destaca que as duas empresas que prestam o serviço de transporte coletivo em Marabá, ganharam o último processo licitatório realizado em 2011, com a promessa de que seria construído, pela Prefeitura Municipal de Marabá, um

terminal de integração rodoviário. O objetivo seria dinamizar a circulação dos ônibus na cidade, sendo que, de imediato, um terminal já ajudaria bastante a facilidade de circulação, e conseqüentemente reduziria o tempo de espera do coletivo pelo usuário.

O local para ser construído o terminal de integração rodoviário seria próximo ao antigo trevo dos três núcleos (Cidade Nova, Marabá Pioneira e Nova Marabá). No entanto, houve um empecilho, porque uma pessoa com documentação alegou ser proprietário da referida área, sendo essa a justificativa para não ter iniciado as obras de construção do terminal de integração. Contudo, o senhor Rogério Mathias alegou que esse processo está em andamento, visto que a SDU, possivelmente vai desapropriar o terreno tornando-o de utilidade pública, e assim iniciar as obras. Topógrafos e engenheiros já foram no local analisar o terreno e aprovaram o projeto.

Diante disto, existe uma proposta para o futuro Sistema de Transporte Coletivo de Marabá na qual a Rede de Transporte Coletivo de Marabá – RTCM- será formada por 13 (treze) linhas em modelo de ampla integração entre elas, através de um terminal de integração, que como foi citado anteriormente, se localizará, (ver figura 7), próximo ao antigo trevo dos três núcleos (Cidade Nova, Marabá Pioneira e Nova Marabá). Para o DMTU (2011), essa quantidade de linhas indica um sistema bastante racionalizado na medida em que a extensão territorial percorrida será bem menor para se chegar ao destino desejado.

**Figura 8:** Localização da área proposta do Terminal de Integração e as linhas que compõem a RTCM.



**Fonte:** Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo Proposto: RTCM – Rede de Transporte Coletivo de Marabá. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2011).

O modelo de operação é do tipo axial, ou seja, um conjunto de linhas denominadas radiais alimentadoras e circulares que fazem a ligação dos bairros com o local de integração. As linhas radiais realizam a ligação de um bairro periférico com o centro da cidade, percorrendo o mesmo itinerário. Este tipo de linha é indicado para atender grandes fluxos de passageiros com destino final no centro. Já as linhas circulares realizam a ligação de dois ou mais bairros e ou setores da cidade. Frequentemente atuam na forma de duas linhas que se integram: uma percorrendo o itinerário no sentido horário e outra percorrendo o itinerário no sentido anti-horário (PIRES; VASCONCELLOS; SILVA, 1997). A tabela a seguir demonstra o tipo e a quantidade de linhas da RTCM.



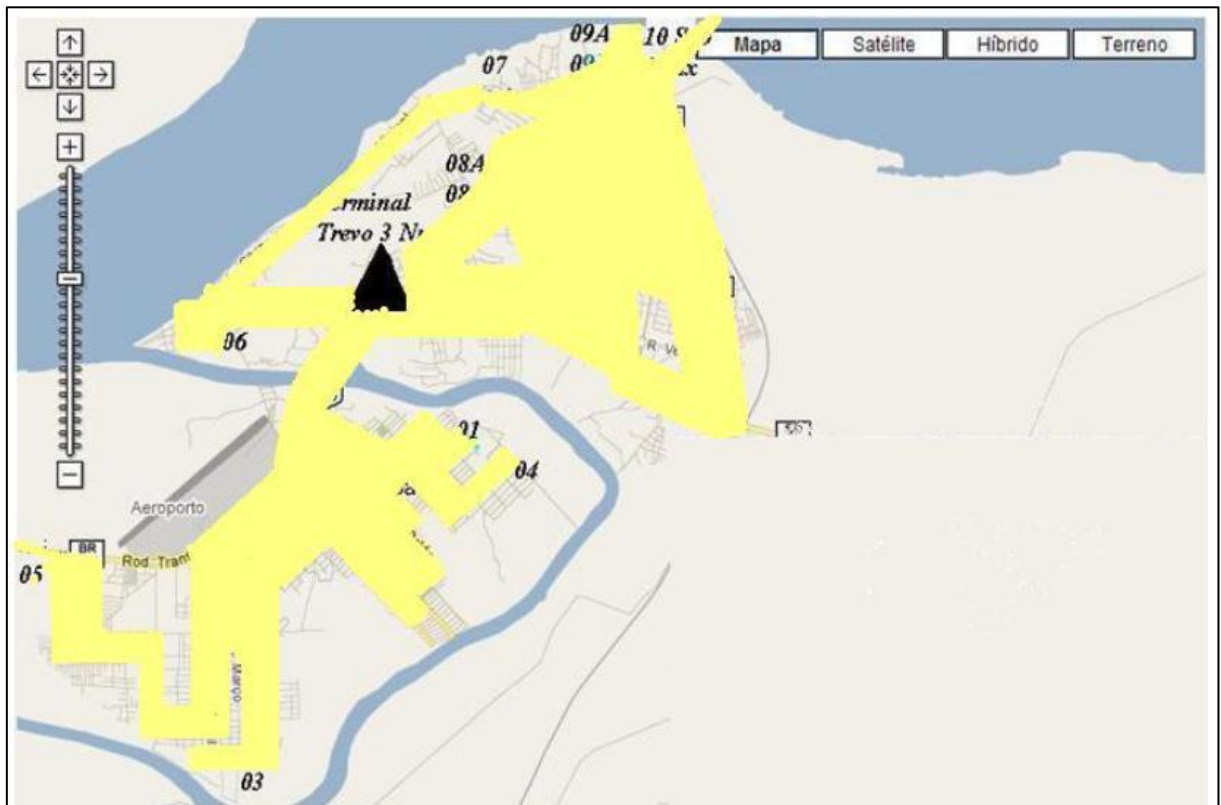
**Tabela 4:** Marabá: Quantidade de linhas da RTCM por tipo e região, 2011.

<b>Núcleo</b>	<b>Radiais/ Alimentadoras</b>	<b>Circular</b>	<b>Total</b>
Marabá Pioneira	6	1	1
Cidade Nova	1		6
Nova Marabá	1	2	3
São Feliz	1		1
Distrito Industrial	1		1
52 Bis. Cid. Jardim	1		1
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>13</b>

**Fonte:** **Fonte:** Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo Proposto: RTCM – Rede de Transporte Coletivo de Marabá. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2011). Organização: SILVA, L.P (2015).

O terminal de integração será operado na forma de área fechada, onde os usuários poderão livremente desembarcar de um ônibus e embarcar em outro de qualquer linha no qual o levará ao destino pretendido com o pagamento de apenas uma tarifa. Para o DMTU (2011), essa proposta apresenta um elevado grau de atendimento da área urbana, pois, o indicador de cobertura da rede atinge 85% (oitenta e cinco por cento) do espaço urbano a ser atendido (ver figura 9), e o restante da área não atendida corresponde aos vazios urbanos e parcelamentos de terra não ocupados. É necessário mencionar que este estudo já está defasado, pois não considera as novas áreas surgidas na recente expansão urbana de Marabá, como os conjuntos habitacionais do PMCMV e mesmo as áreas de ocupação urbana, a exemplo do bairro São Miguel da Conquista.

**Figura 9:** Cobertura da área a ser atendida pela RTCM.



**Fonte:** Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo Proposto: RTCM – Rede de Transporte Coletivo de Marabá. Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU). Prefeitura Municipal de Marabá (2011).

As treze linhas que compõem a RTCM terão uma extensão média de 15,61 quilômetros, considerando o percurso completo de ida e volta, e uma variação de 7,0 a 34,0 quilômetros, sendo que as linhas com mais de 30 quilômetros representam apenas 10% do total das linhas da referida rede. A velocidade média das linhas será de 20 km/h (vinte quilômetros por hora), e o tempo médio de 51 (cinquenta e um) minutos de percurso na hora de pico. A RTCM terá uma oferta de 34.944 (trinta e quatro mil, novecentos e quarenta e quatro) viagens por mês, praticamente o triplo da quantidade de viagem hoje existente. E prevê uma frota de 70 (setenta) veículos, modelos de ônibus convencionais, e a sua renovação será permanente, não excedendo a idade média de 3,5 anos (DMTU, 2011).

A partir das informações fornecidas em entrevista pelo senhor Rogério Mathias, bem como, da análise do projeto realizado pelo DMTU (2011) o qual apresenta uma proposta da RTCM, compreendemos que o serviço de transporte público, na modalidade ônibus, na cidade de Marabá, está em um processo de estruturação. Visto que, esse serviço é realizado através de sistema de bilhetagem eletrônica, sem terminal de integração, e sem um planejamento que

considere o fornecimento deste para as diferentes áreas da cidade, principalmente os novos bairros (aglomerados subnormais) que passaram recentemente a predominar na paisagem urbana de Marabá, agravando a prestação desse serviço que é um direito constitucional. Contudo, foi possível perceber, que existe um projeto que objetiva racionalizar o serviço de transporte público da cidade de Marabá, através da criação de um terminal de integração, que é defendido como uma possível solução para melhorar a prestação desse serviço e expandir seu fornecimento para áreas da cidade que ainda não são atendidas pelo transporte público.

Mostrou-se que o transporte público é um serviço de consumo coletivo essencial para o desenvolvimento da cidade e para reprodução social, principalmente da população pobre que reside nas áreas periféricas da cidade, visto que, geralmente, essas áreas são distantes do local de trabalho e desprovidas de serviços e equipamentos públicos (escolas, postos de saúde, transportes, entre outros). Diante disto, o próximo capítulo visa compreender como se processa a mobilidade cotidiana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista, vinculada a motivos como trabalho, estudo, lazer, entre outros, e os meios de deslocamentos utilizados, procurando entender a mobilidade destes no espaço urbano e identificar se a falta de transporte público impossibilita ou dificulta os deslocamentos para a realização de funções e atividades urbanas necessárias para viver na cidade. Este bairro como foi abordado no primeiro capítulo é uma área de ocupação urbana irregular, desprovida de equipamentos e serviços públicos, dentre estes, o transporte público coletivo, o qual, como foi visto ao longo desse capítulo, é um elemento essencial para o exercício da mobilidade, ou seja, para realização dos deslocamentos necessários para apropriação e uso dos espaços da cidade.

### **3. MOBILIDADE URBANA DOS MORADORES DO BAIRRO SÃO MIGUEL DA CONQUISTA.**

Este capítulo aborda a mobilidade urbana e as estratégias de deslocamentos dos moradores do Bairro São Miguel da Conquista vinculada a motivos como: trabalho, estudo, lazer, acessos aos serviços de saúde, compras, ou seja, para realizar atividades que são essenciais para a sua reprodução no meio urbano. Para isso, foi realizada uma pesquisa de campo com os moradores do referido bairro através da aplicação de 350 formulários, de acordo com critérios estatísticos, empregando-se visitas às unidades domiciliares, com o objetivo de analisar a mobilidade urbana, as estratégias de interação dessa comunidade com outras áreas da cidade, bem como os meios de locomoção utilizados.

O formulário pode ser visualizado nos apêndices desse trabalho, o qual contém questionamentos referentes à idade, profissão, nível de escolaridade, renda média mensal do domicílio, principal forma de deslocamento, local da cidade em que exerce a atividade trabalho, forma de deslocamento e o tempo gasto no deslocamento residência – trabalho - residência; locais da cidade em que utiliza serviços e equipamentos de uso coletivo como escolas, universidades, áreas de lazer, serviços e equipamentos de saúde, comércios, supermercados, lojas, dentre outros, bem como, conhecer os meios e o tempo necessário para realizar esses deslocamentos.

Os dois últimos questionamentos referem-se à opinião de cada entrevistado sobre o transporte público coletivo, primeiramente, saber se o bairro fosse atendido por esse serviço e se fosse de qualidade, se usariam ou não, e justificar sua resposta, caso fosse negativa. E por fim, saber se a falta de transporte público no bairro prejudica ou impede os moradores de realizar algum deslocamento na cidade, e quais os motivos.

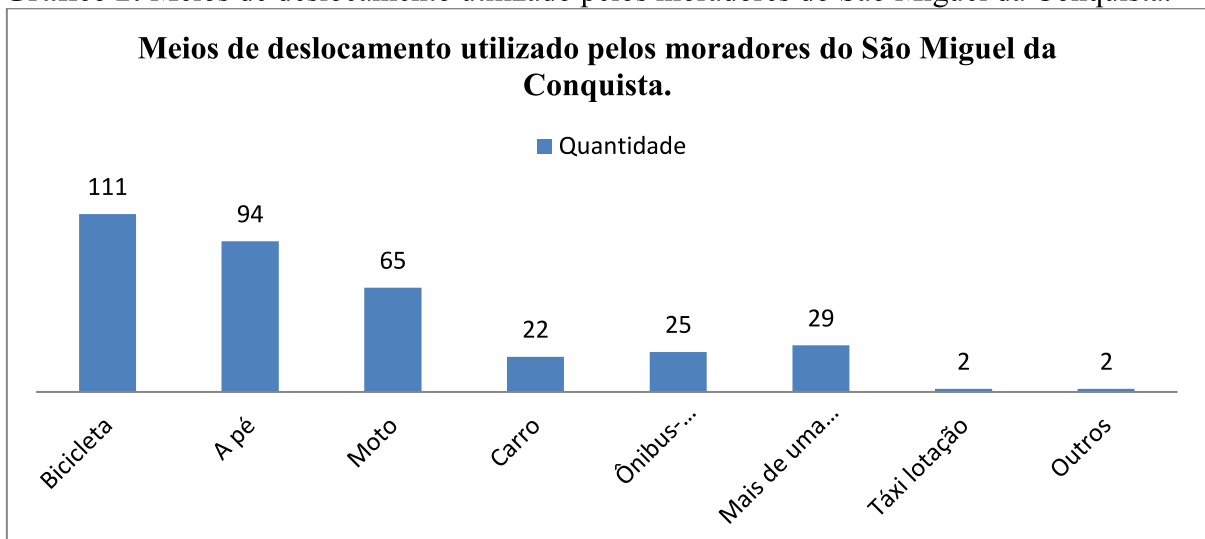
Dos 350 entrevistados, 152 eram do sexo masculino e 198 do sexo feminino. Para responder o formulário teria que ser morador do bairro e ser maior de 18 anos, assim, a faixa etária dos entrevistados variou entre 18 a 76 anos. Primeiramente, faremos uma análise do perfil dos moradores do bairro São Miguel da Conquista com base nas variáveis: renda, ocupação principal, grau de instrução e acesso ao local de trabalho. Posteriormente, a análise foca a mobilidade dos moradores entrevistados no espaço urbano de Marabá para fins de consumo de bens e serviços. Os dados estão apresentados em gráficos, quadros e mapas. Este último tem o objetivo de ilustrar as áreas das quais os moradores se apropriam para ter acesso a bens, serviços e realizarem suas diferentes atividades no meio urbano.

### 3.1 Perfil socioeconômico dos moradores do bairro São Miguel da Conquista.

Realizamos a análise do perfil dos moradores do Bairro São Miguel da Conquista com base em alguns indicadores que mais interferem na mobilidade que, de acordo com Vasconcellos (2001), são: a ocupação principal, renda, idade e nível educacional. A escolha desses indicadores justifica-se por serem fundamentais na caracterização de uma dada população, não podendo ser considerados de forma isolada, mas como elementos correlacionados.

Como abordado no capítulo anterior deste trabalho, os deslocamentos intraurbanos são essenciais para a reprodução social. E estes se efetivam de diversas maneiras, de acordo com as condições socioeconômicas de cada um. Assim, os dados do Gráfico 2, obtidos através da aplicação de formulários com os moradores do bairro São Miguel da Conquista, constata que prevalecem os deslocamentos realizados de bicicleta e a pé. Também é expressiva a participação do veículo individual, no caso a motocicleta, como um dos principais meios de deslocamento utilizados pelos entrevistados. Percebe-se que essas três formas de deslocamento superam aqueles efetivados via transporte público, na modalidade ônibus, fato que demonstra o difícil acesso a esse serviço.

**Gráfico 2:** Meios de deslocamento utilizado pelos moradores do São Miguel da Conquista.

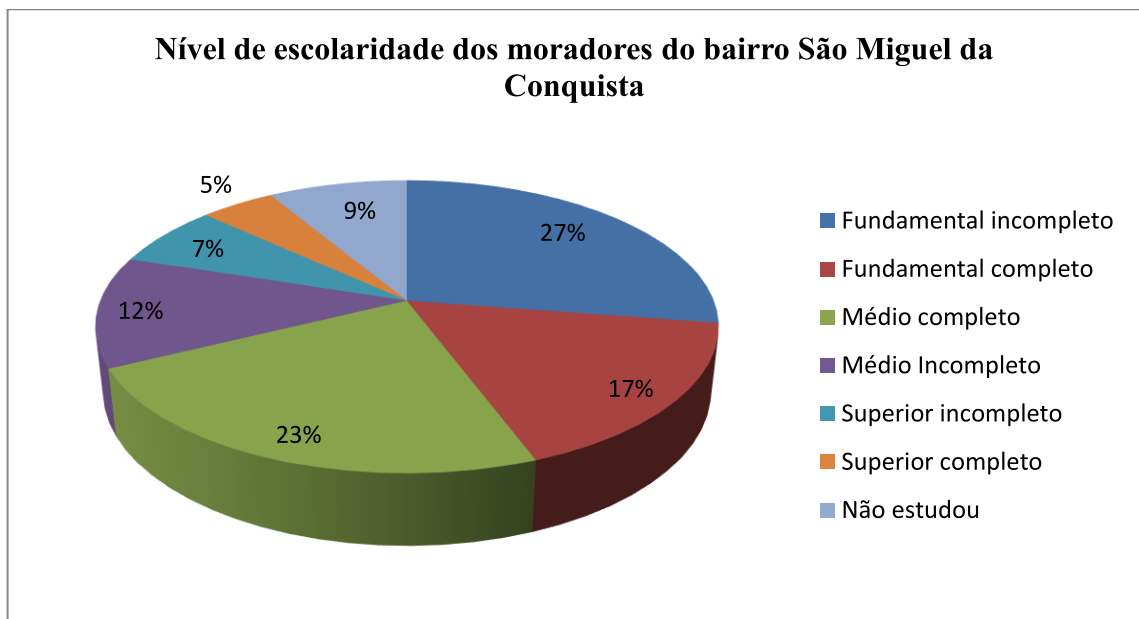


**Fonte:** Trabalho de Campo, 2016.

No que diz respeito ao nível de escolaridade dos moradores do São Miguel da Conquista, verificamos um percentual expressivo de 27% dos entrevistados que disseram não ter concluído o ensino fundamental em contraposição a 17% que alegaram ter concluído essa modalidade de ensino. O baixo nível de escolaridade exerce influência direta sobre o tipo de

ocupação e conseqüentemente em salários mais baixos, conforme veremos posteriormente. Apenas 23% possuem o ensino médio completo e 12% incompleto. Percebe-se que o que predomina, é a baixa escolaridade, pois, ainda se constata que 9% dos entrevistados disseram não ter estudado. Contudo, também foi detectada uma porcentagem de pessoas com nível superior completo e também incompleto, perfazendo um percentual de 5% e 7% respectivamente (GRÁFICO 3).

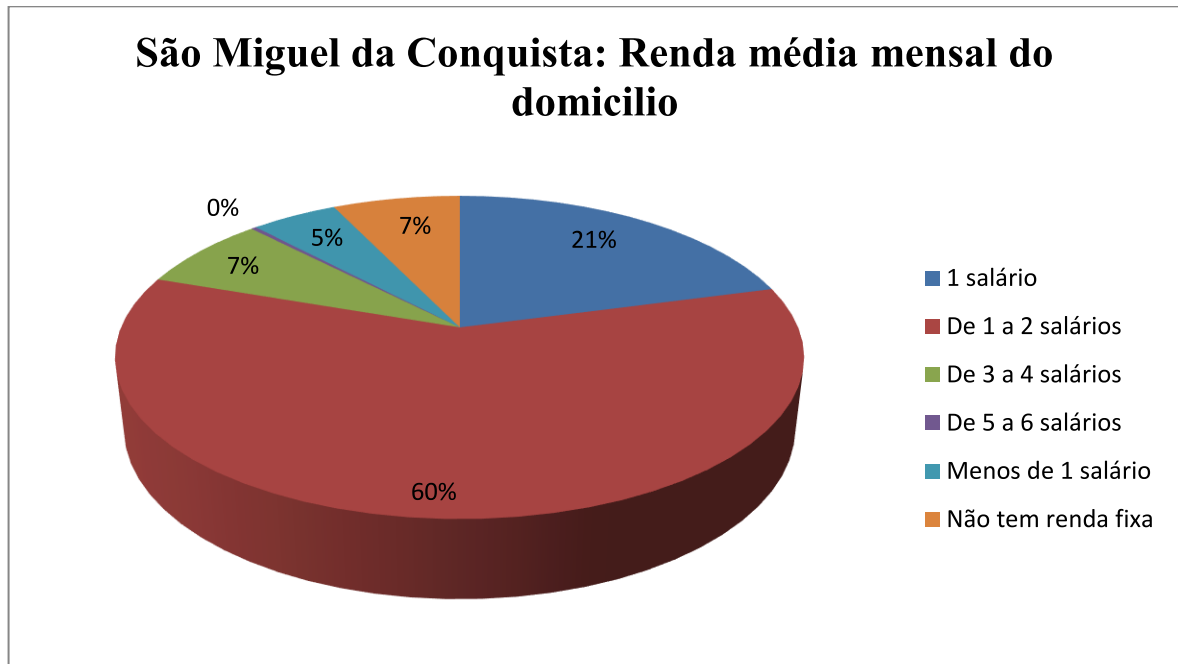
**Gráfico 3:** Nível de escolaridade dos moradores do bairro São Miguel da Conquista.



**Fonte:** Trabalho de Campo, 2016.

Com relação à renda, consideramos a renda média mensal do domicílio e não apenas da pessoa que respondesse o formulário. Para Vasconcellos (2001), a renda afeta diretamente o exercício da mobilidade, pois quanto menor a renda, menor é o potencial de mobilidade. Assim, constatamos que 60% das famílias recebem de um a dois salários mínimos (GRÁFICO 4) e que 21% contam com um salário mínimo mensal. Também observamos que 5% dos entrevistados têm rendimento de menos de um salário mínimo e 7% não tem renda fixa mensal. Em contraposição, foi detectado um percentual de 7% dos entrevistados que disseram ter um rendimento mensal do domicílio entre três e quatro salários mínimos.

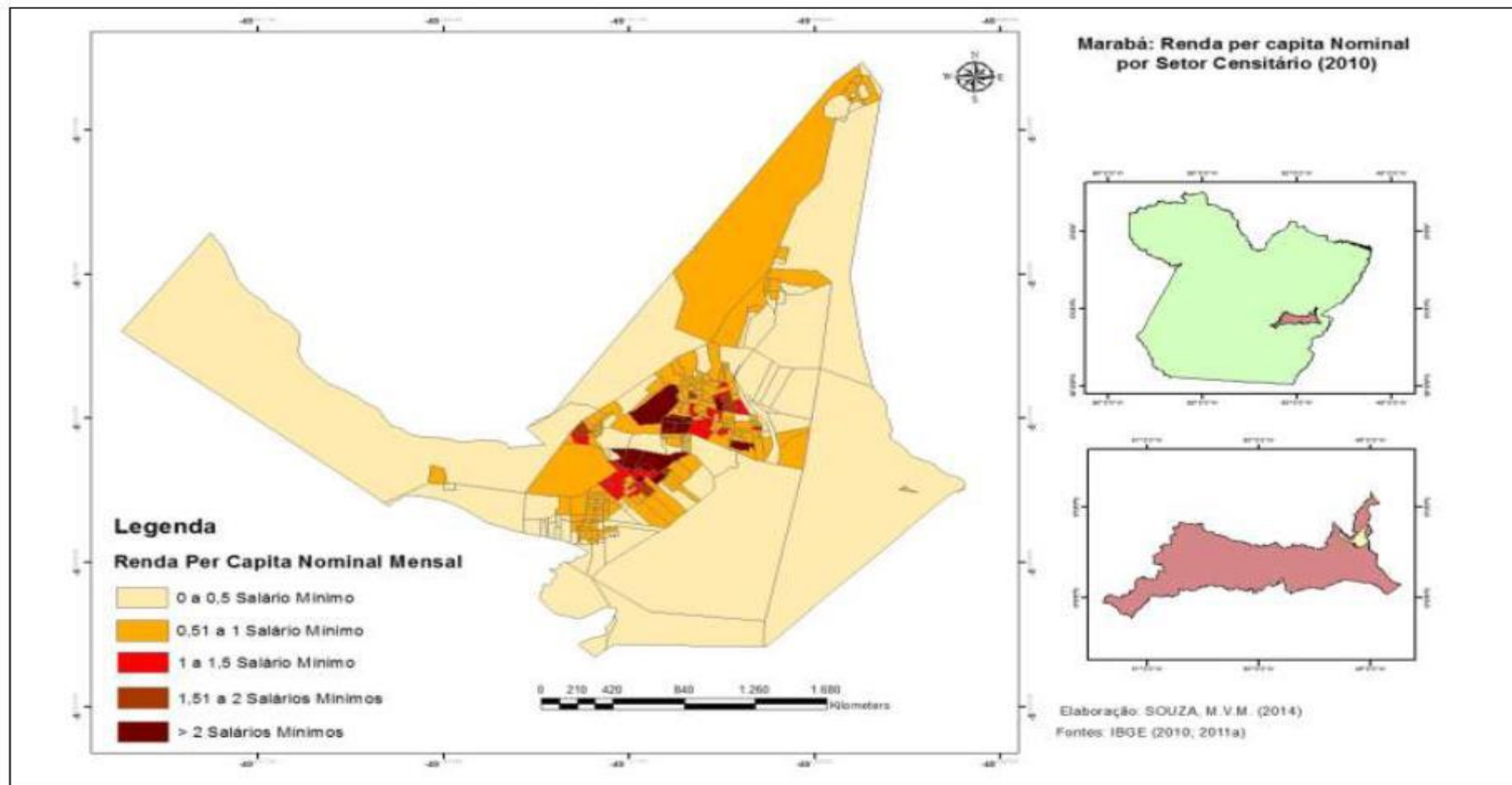
**Gráfico 4:** São Miguel da Conquista: Renda Média Mensal do domicílio.



**Fonte:** Trabalho de Campo, 2016.

Podemos fazer uma relação dessas informações com a ideia de Souza (2015), o qual verificou, a partir dos dados do IBGE (2010), que a renda per capita nos setores censitários de Marabá está entre 0,2 e 3,9 salários mínimos, e que os aglomerados subnormais em sua totalidade estão concentrados na faixa de renda ente 0 e 1 salário mínimo, ou seja, são os locais onde concentram a maior parte da população de baixa renda, como a referência empírica aqui analisada (MAPA 5).

**Mapa 5:** Renda per capita Nominal por Setor Censitário em Marabá – PA, 2010.



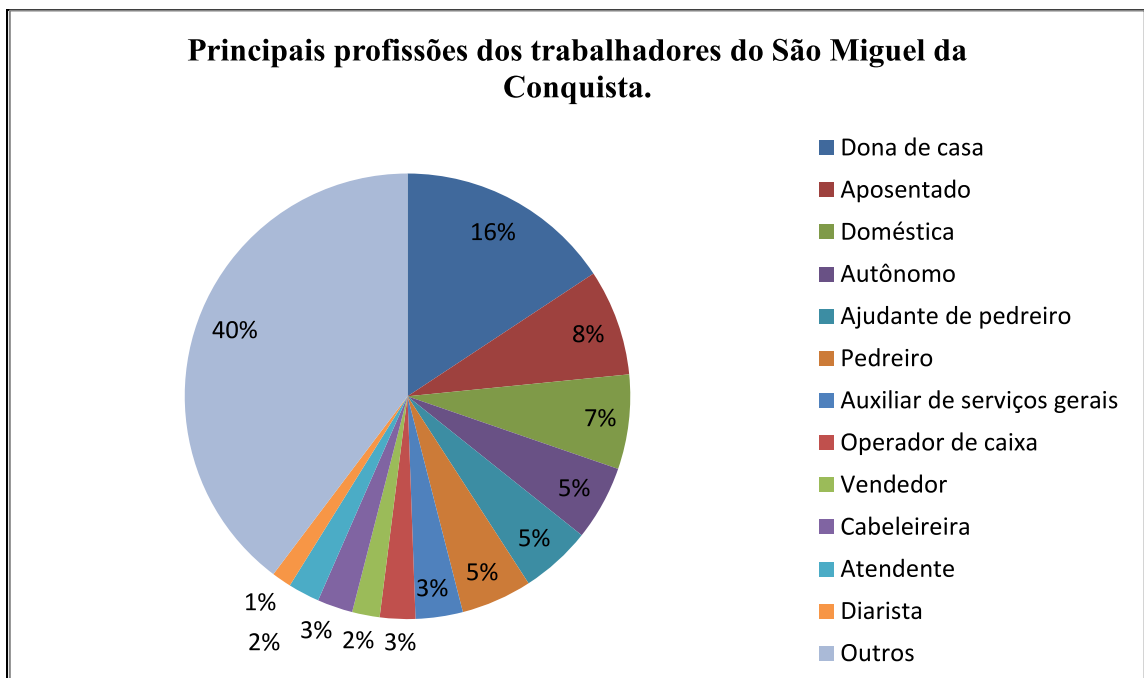
Fonte: SOUZA, 2015.



Detectamos uma diversidade de profissões da comunidade do São Miguel da Conquista, cuja relação completa pode ser vista nos apêndices desse trabalho. Porém, é interessante aqui mencionar a predominância das funções de trabalho que não exigem um elevado grau de instrução, mas tendo como resultado baixos salários, como se verificou anteriormente sobre a renda média mensal domiciliar da população aqui analisada.

Assim, destacamos a predominância das seguintes funções; doméstica (7%), autônomo (5%), pedreiro e ajudante de pedreiro ambos com percentual de 5%, operador(a) de caixa (3%), cabeleireira (3%), atendente (3%), vendedor (2%). É expressivo o percentual de 16% dos entrevistados (no caso do sexo feminino) que são donas de casa não exercendo, no momento, nenhuma atividade remunerativa e também 8% dos entrevistados que tem garantida a sua renda mensal pelo fato de serem aposentados (GRÁFICO 5). É interessante mencionar que 43% dos entrevistados alegaram estarem, no momento, desempregados. E 57% possuem, no momento, algum tipo de trabalho, consideramos desde trabalhos formais até os informais.

**Gráfico 5:** Principais profissões dos trabalhadores do São Miguel da Conquista.



**Fonte:** Trabalho de Campo, 2016.

Para análise dos deslocamentos dos entrevistados do São Miguel da Conquista para o exercício da atividade trabalho em outros bairros da cidade, optamos em apresentar os dados adquiridos na pesquisa de campo através de mapa e quadro. O mapa 6 tem o objetivo de ilustrar as áreas e as principais formas de deslocamento ao trabalho, a intensidade de

deslocamento para cada bairro está representado por ponto de fluxo, e os principais veículos utilizados estão representados por símbolo. Já o Quadro 2 além de mostrar estas informações também aborda a quantidade no uso de cada veículo bem como o tempo necessário para efetivar o percurso residência – trabalho – residência de acordo com a forma de deslocamento utilizada.

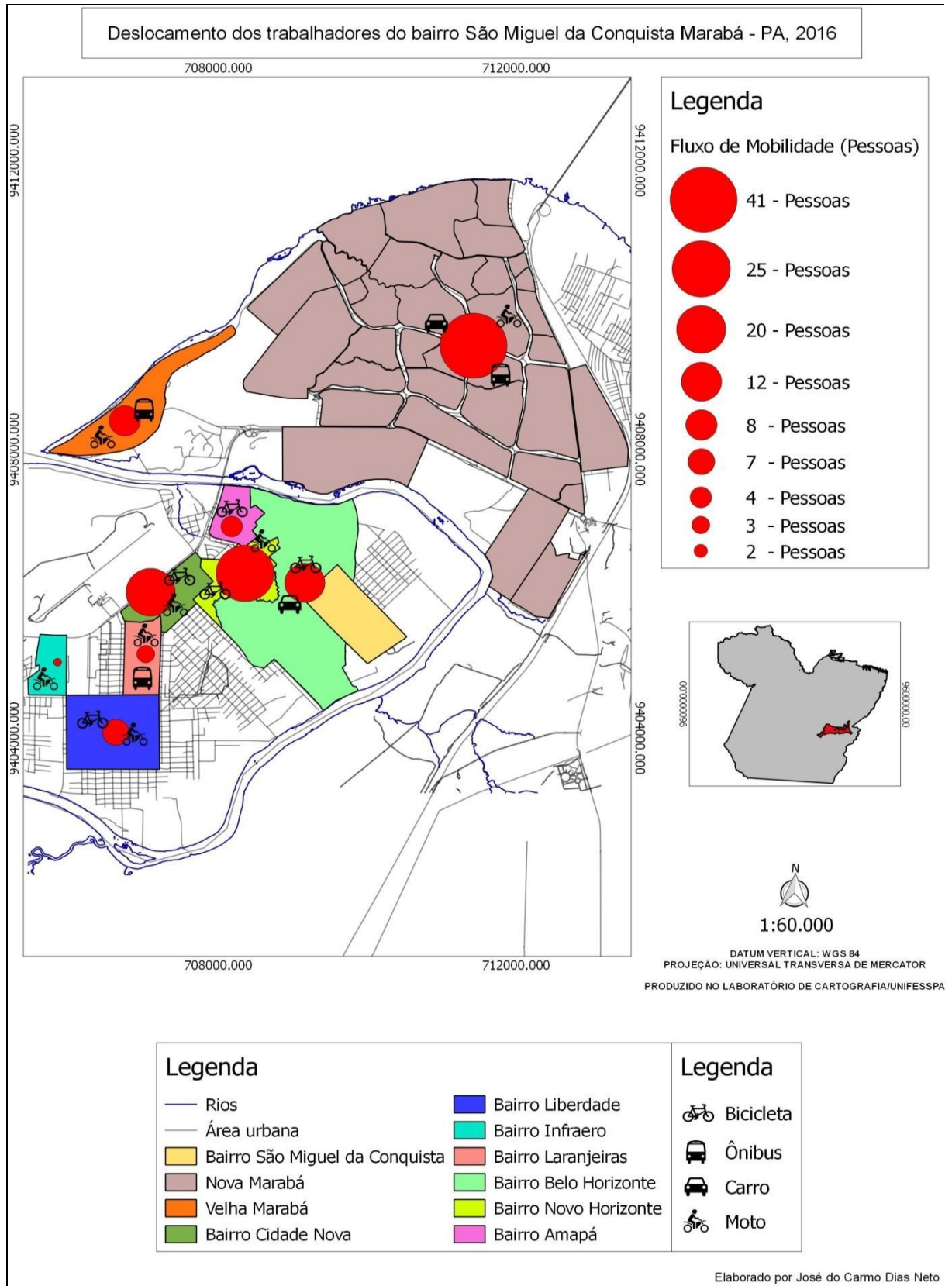
**Quadro 2: Deslocamento dos entrevistados do São Miguel da Conquista para o exercício da atividade trabalho.**

Bairro	Quantidade de pessoas		Forma de deslocamento	Quantidade	Média de tempo gasto para efetivar o deslocamento
		%			
Nova Marabá	41	21%	Moto Carro Ônibus Trans. da empresa Bicicleta	20 4 8 8 1	De 10 a 30m De 10 a 30m Acima de 1h De 30 a 45m 45 minutos
Cidade Nova:	20	10%	Bicicleta Moto Ônibus A pé Carro	8 7 3 1 1	De 10 a 30m De 10 a 30m De 30 a 45m 30 minutos De 10 a 30
Novo Horizonte	25	13%	Bicicleta A pé Moto Ônibus	16 6 2 1	De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m 30 minutos
Belo Horizonte	12	6%	A pé Bicicleta Carro	6 4 2	De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
Velha Marabá	8	4%	Moto Ônibus Carro Bicicleta	3 3 1 1	De 10 a 30m De 45 a 1 hora De 10 a 30m De 30 a 45m
Liberdade	7	4%	Bicicleta Moto Carro	4 2 1	De 20 a 45m De 10 a 30m De 10 a 30m
Amapá	4	2%	Bicicleta Moto	3 1	De 10 a 30m De 10 a 30m
Laranjeiras	3	2%	Bicicleta Ônibus	2 1	De 10 a 30m De 45 a 1h
Vale Itacaiunas	2	1%	Bicicleta A pé	1 1	De 10 a 30m De 10 a 30m
Infraero	1	1%	Moto	1	De 10 a 30m
São Félix	1	1%	Veículo da empresa	1	De 30 a 45m
Trabalho no bairro S. Miguel e/ou na residência	46	23%	Predomínio dos deslocamentos a pé e de bicicleta.	_____	_____
Outros	30	12%			
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>		124	

Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Organização: SILVA, L. P. (2016).

**Mapa 6:** Deslocamento dos entrevistados do bairro São Miguel da Conquista para o exercício da atividade trabalho, Marabá – PA, 2016.



A partir das informações do Quadro 2 e do mapa 6, verifica-se que a Nova Marabá aparece como principal local de trabalho utilizado por 21% dos entrevistados, sendo que os deslocamentos ocorrem de diversas formas, onde o veículo individual, no caso a motocicleta aparece como principal forma de deslocamento residência – trabalho – residência, com uma média de tempo de 10 a 30 minutos para efetivar o referido percurso. Também é significativa a utilização do transporte público, onde as pessoas que disseram fazer uso deste veículo gastam acima de uma hora para chegar ao trabalho. Além disso, aparece o transporte que é fornecido pela empresa, para o deslocamento dos seus funcionários até o local de trabalho, com um gasto de tempo de 30 a 45 minutos necessário para realizar o trajeto. Constatou-se também, com menor frequência, a utilização de carro próprio e bicicleta como forma de deslocamento para acesso ao trabalho no núcleo da Nova Marabá.

Outro núcleo urbano que aparece como local de trabalho de 4% dos trabalhadores do São Miguel é o Núcleo Marabá Pioneira. Para estes, prevalece os deslocamentos de moto como uma média de tempo de 10 a 30 minutos para efetivar o percurso, e o ônibus – transporte público, com um gasto de tempo no trajeto de 45 minutos à 1 hora. O carro aparece como meio de deslocamento utilizado, sendo que este, assim como a moto, não ultrapassa meia hora para realizar esse percurso. Também se observa o uso da bicicleta, sendo necessário um tempo de 30 a 45 minutos para acessar o referido núcleo para o exercício da atividade trabalho (QUADRO 2). Podemos inferir que as pessoas que utilizam o transporte público para acesso ao trabalho nos núcleos anteriormente citados (Nova Marabá e Velha Marabá), têm sua mobilidade comprometida devido o excesso de tempo gasto nesse deslocamento, sem contar o tempo gasto andando até o ponto de parada e o tempo gasto na espera do veículo.

Ainda analisando o Quadro 2 sobre os usos do espaço urbano para exercer a atividade trabalho, percebe-se que os bairros próximos ao São Miguel Conquista, como Novo Horizonte, Belo Horizonte, Vale Itacaiúnas, Amapá e Cidade Nova aparecem como locais de trabalho de 32% dos entrevistados. Verificou-se o predomínio dos deslocamentos de bicicleta e a pé para acessar estes bairros. Podemos deduzir que a expressividade no uso destes modais esteja relacionada à proximidade destes locais com o bairro analisado, pois, a proximidade é um fator importante que favorece a mobilidade urbana. Em seguida aparece a moto e o carro próprio. Com relação à média de tempo dispensado para realizar os referidos percursos, constatou-se uma diferenciação, sendo a bicicleta, a moto e o carro, com uma média de 10 a 30 minutos, necessários para efetivar o percurso ao local de trabalho. Já o ônibus (transporte

público), com uma média de 30 a 45 minutos e a pé acima de 30 minutos (tempo gasto) para chegar aos bairros analisados neste parágrafo.

Também foi possível verificar, através dos dados dos formulários, que 12% dos trabalhadores se intitulam comerciantes ou autônomos. Ou seja, que possuem algum tipo de negócio na própria residência, como: comércio, padaria, salão de beleza, manicure, venda de roupa, concerto de roupa, restaurante, lavagem de roupa, venda de espetinho, bar, borracharias etc. Além disso, foi constatado que 11% dos trabalhadores pesquisados trabalham no próprio bairro, onde o exercício da mobilidade ocorre, principalmente, a pé e de bicicleta. Podemos dizer que isto esteja relacionado ao baixo grau de instrução e a ocupação destes trabalhadores, levando-nos a relacionar esse fato com a mobilidade. As ocupações detectadas foram: pedreiro, ajudante de pedreiro, diarista, vendedor ambulante, dentre outros.

A partir dos dados analisados anteriormente, percebe-se a diversidade de estratégias de deslocamento para acessar o local de trabalho, sendo predominantes os deslocamentos realizados por meio de veículo individual. A seguir analisa-se a relação dos moradores do São Miguel da Conquista com outros espaços da cidade, por meio de fluxos, ou seja, deslocamentos em busca de serviços, equipamentos de uso coletivo e consumo de bens e serviços necessários a sua reprodução no meio urbano.

### **3.2 Mobilidade para acessar equipamentos de uso coletivo e consumir bens e serviços.**

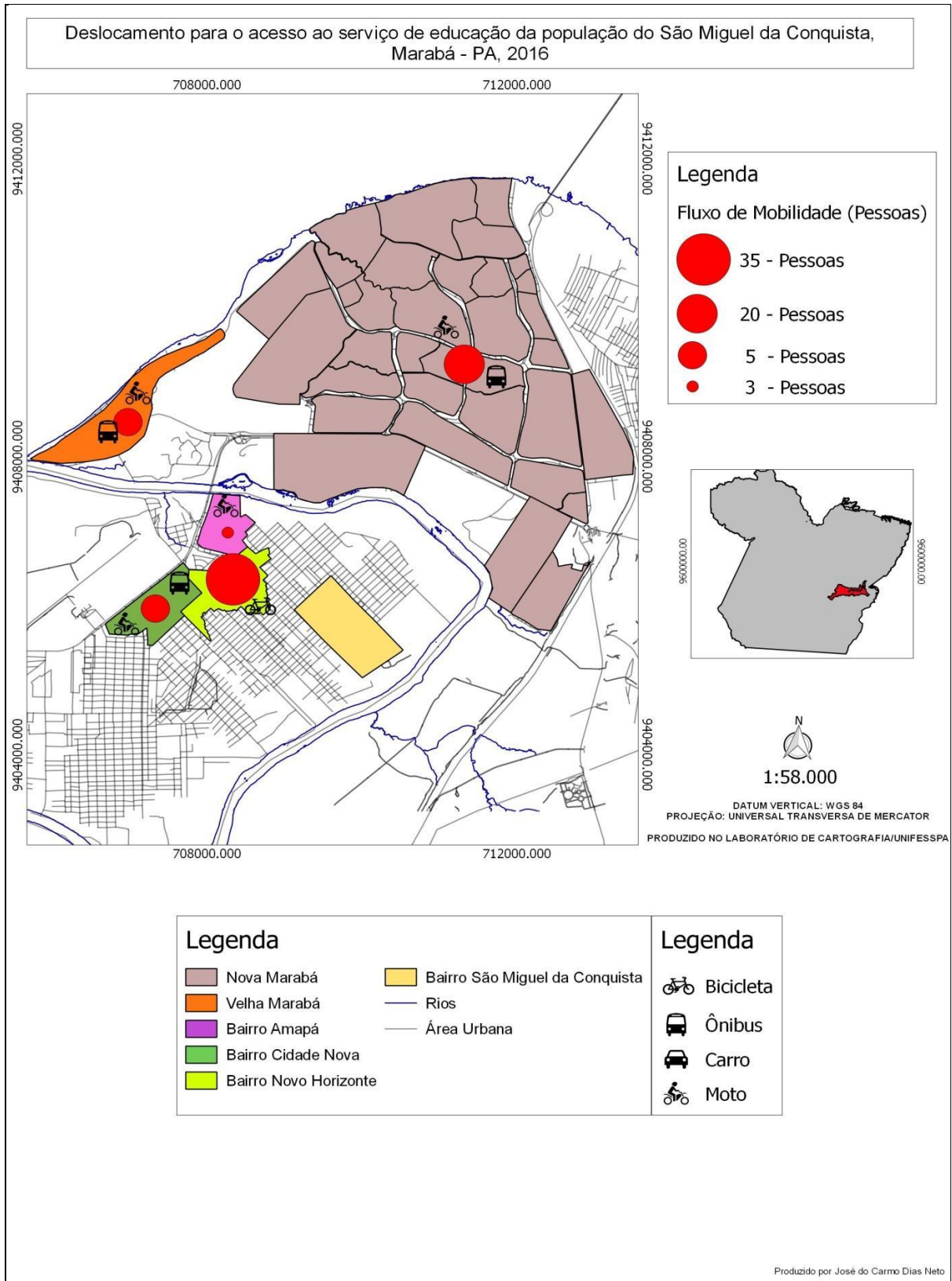
O bairro São Miguel da Conquista carece de equipamentos e serviços de consumo coletivo, como escolas e postos de saúde, gerando a necessidade da população se deslocar para outros bairros da cidade na busca destes que são essenciais para a reprodução social. Por ser uma área cuja posse da terra está em situação de litígio impossibilita o poder público de construir estes equipamentos. Através da aplicação de formulários buscou-se caracterizar a mobilidade urbana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista relacionada ao consumo de bens e serviços, ressaltando as suas formas de acesso a cidade.

Com relação ao acesso aos serviços de educação verificou-se um percentual de 81% dos entrevistados que disseram, no momento, não freqüentar nenhuma modalidade de ensino. Os que disseram fazer uso desse serviço representam apenas um percentual de 19%. Os bairros utilizados para acesso aos serviços de educação podem ser visualizados no Mapa 7, bem como as principais formas de deslocamento. O tamanho dos pontos no mapa indica a amplitude de deslocamento. Além das informações contidas no referido mapa, o quadro 3,

demonstra as instituições de ensino, e o tempo necessário para efetivar o percurso de acordo com cada meio de deslocamento utilizado.

As escolas municipais que aparecem no Quadro 3 são utilizadas pelos filhos dos entrevistados. Assim, verificou-se que a escola Dr. Geraldo Mendes de Castro Veloso, localizada, no bairro Novo horizonte, aparece em primeiro lugar como a mais utilizada o que corresponde a 21%, podendo estar relacionada com a sua proximidade em relação ao bairro, em que os deslocamentos são realizados a pé e de bicicleta. As demais escolas da rede municipal de ensino: Ida Valmont, Paulo Freire, Francisco de Sousa Ramos, Professor Anísio Teixeira, além dos deslocamentos a pé e de bicicleta aparece o usos de moto, neste caso, os pais que levam e buscam os filhos na escola, sendo que nas três formas de deslocamento, a média de tempo gasto no percurso é de 10 a 30 minutos.

**Mapa 7:** Deslocamento dos moradores do bairro São Miguel da Conquista para acesso a educação, Marabá – PA, 2016.



**Quadro 3: Deslocamento dos entrevistados do bairro São Miguel da Conquista para acessar os serviços de educação.**

Bairro	Instituição	Quantidade de pessoas		Forma de deslocamento		Média de tempo necessário para efetivar o deslocamento
			%	Quantidade		
Novo Horizonte	E.M.E.F. Dr. Geraldo Veloso	14	21%	A pé Bicicleta	10 4	De 10 a 30m De 10 a 30m
	E.M.E.F Profª Ida Valmont	11	16%	A pé Bicicleta Moto	4 3 4	De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
	E.M.E.F Paulo Freire	5	7%	A pé Bicicleta	3 2	De 10 a 30m De 10 a 30m
	E.M.E.F Dr. Francisco de Sousa Ramos	5	7%	A pé Bicicleta	2 3	De 10 a 30m De 10 a 30m
Nova Marabá	UNIP - Universidade Paulista	8	12%	Moto Ônibus	6 2	De 10 a 30m Acima de 1h
	UNIFESSPA	5	7%	Ônibus Mais de uma forma	4 1	Acima de 1h De 10 a 30m
	Faculdade Metropolitana	7	10%	Moto Ônibus	6 1	De 10 a 30 m Acima de 1h
Velha Marabá	UNOPAR - Universidade do Norte do Paraná	5	7%	Moto Ônibus Carona	2 2 1	De 10 a 30m Acima de 1h De 10 a 30m
Cidade Nova	CTP – Centro Técnico Profissionalizante	3	4%	Moto	3	De 10 a 30m
	E.M.E.F Professor Anísio Teixeira	1	2%	Bicicleta	1	De 10 a 30m
	E.M.E.F Teresa Donato Araujo	1	2%	A pé	1	De 30 a 45m
Amapá	UEPA – Universidade Estadual do Pará	3	5%	Moto A pé	2 1	De 10 a 30m 30 minutos
<b>Total</b>		68	100%		68	

Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Organização: SILVA, L.P.(2016).

Continuando análise do Quadro 3 acima exposto, percebe-se que aparecem as instituições (pública ou privada) de ensino técnico e superior utilizada pela população do São Miguel da Conquista. Percebe-se, com relação às pessoas que estão cursando o nível superior, que a Faculdade UNIP (Universidade Paulista) localizada no Núcleo da Nova Marabá é a



mais utilizada (12%), essa é uma instituição particular de ensino superior que oferece cursos à distância. Também é expressiva a utilização da Faculdade Metropolitana (10%), igualmente localizada no Núcleo da Nova Marabá e a Faculdade UNOPAR (Universidade do Norte do Paraná), também de ensino superior à distância localizada na Velha Marabá corresponde a 7%. As instituições públicas de nível superior; Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA) e a Universidade Estadual do Pará (UEPA) aparecem com um percentual de 7% e 5% respectivamente. O Centro Técnico Profissionalizante (CTP) localizado no bairro Cidade Nova aparece com um percentual de 4%. Quanto ao meio de deslocamentos utilizados para o acesso a essas instituições de ensino, percebe-se o predomínio do veículo próprio, no caso a motocicleta, com a média de tempo entre 10 e 30 minutos para efetivar o percurso utilizando o referido modal. Também é utilizado o ônibus, no entanto, os entrevistados, que disseram usar esse veículo para se deslocar até as instituições de ensino superior localizadas na Nova Marabá ou Velha Marabá, gastam mais de hora para efetiva o referido percurso. A partir disto, percebe-se o quanto são prejudicados na sua mobilidade aqueles que dependem do serviço de transporte público para desempenhar alguma atividade na cidade.

Com relação ao uso de serviços de saúde verificamos que 83% dos entrevistados disseram fazer ou já ter utilizado esse serviço, e também se verificou uma quantidade de 17% que disseram não ter acesso a esse serviço. O Quadro 4 a seguir apresenta os locais utilizados pelos moradores do bairro São Miguel da Conquista na busca pelos equipamentos de saúde. Percebe-se que o local mais procurado é o posto de saúde Jaime Pinto, o que corresponde a 62% dos entrevistados que disseram fazer ou já ter feito uso deste para atendimento médico (básico). O referido posto de saúde está localizado no bairro Belo Horizonte, é o mais próximo da residência dos entrevistados. Por conta da proximidade deste com o bairro verificamos que as principais formas de deslocamentos são a pé e de bicicleta, não ultrapassando meia hora para efetivar o percurso. O Posto de Saúde Pedro Cavalcante, localizado no bairro Amapá, aparece em segundo lugar, (15%), como local utilizado para os serviços de saúde, sendo que o acesso até este, também ocorre de formas variadas, prevalecendo, nesse caso, os meios de deslocamentos por bicicleta e ônibus, sendo que este último gasta acima de meia hora para realizar o trajeto.

**Quadro 4: Informações sobre os deslocamentos da população do São Miguel da Conquista para utilização dos serviços de saúde.**

Bairro	Instituição	Quantidade de pessoas		Modais de deslocamento		Média de tempo gasto para efetivação do percurso
			%		Quantidade	
Belo Horizonte	Posto de saúde Jaime Pinto	181	62%	A pé Bicicleta Moto Ônibus Carro Mais de uma forma Carona	67 53 33 12 4 7 5	De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m De 30 a 45m De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
	Posto de saúde Padre Pio/ Igreja Católica.	5	2%	A pé Bicicleta	4 1	De 10 a 30m De 10 a 30m
Amapá	Posto de Saúde Pedro Cavalcante	45	15%	Bicicleta Ônibus Moto A pé Táxi lotação Carona Mais de uma forma	14 12 7 4 3 2 3	De 10 a 30m De 30 a 45m De 10 a 30m De 30 a 45m De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
Nova Marabá	HMM- Hospital Municipal de Marabá	37	13%	Ônibus Moto Carro Carona Mais de uma forma	15 13 7 1 1	Acima de 1h De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
	HGUMBA - Hospital de Guarnição de Marabá	2	1%	Carro Ônibus	1 1	De 10 a 30m Acima de 1h
	Clínicas Reunidas	5	2%	Moto Carro Ônibus	2 2 1	De 10 a 30m De 10 a 30m Acima de 1h
Cidade Nova	CLIMEC	13	4%	Moto Carro	7 6	De 10 a 30m De 10 a 30m
Outros	_____	4	1%	_____	_____	_____
Total	_____	292	100%	_____	288	_____

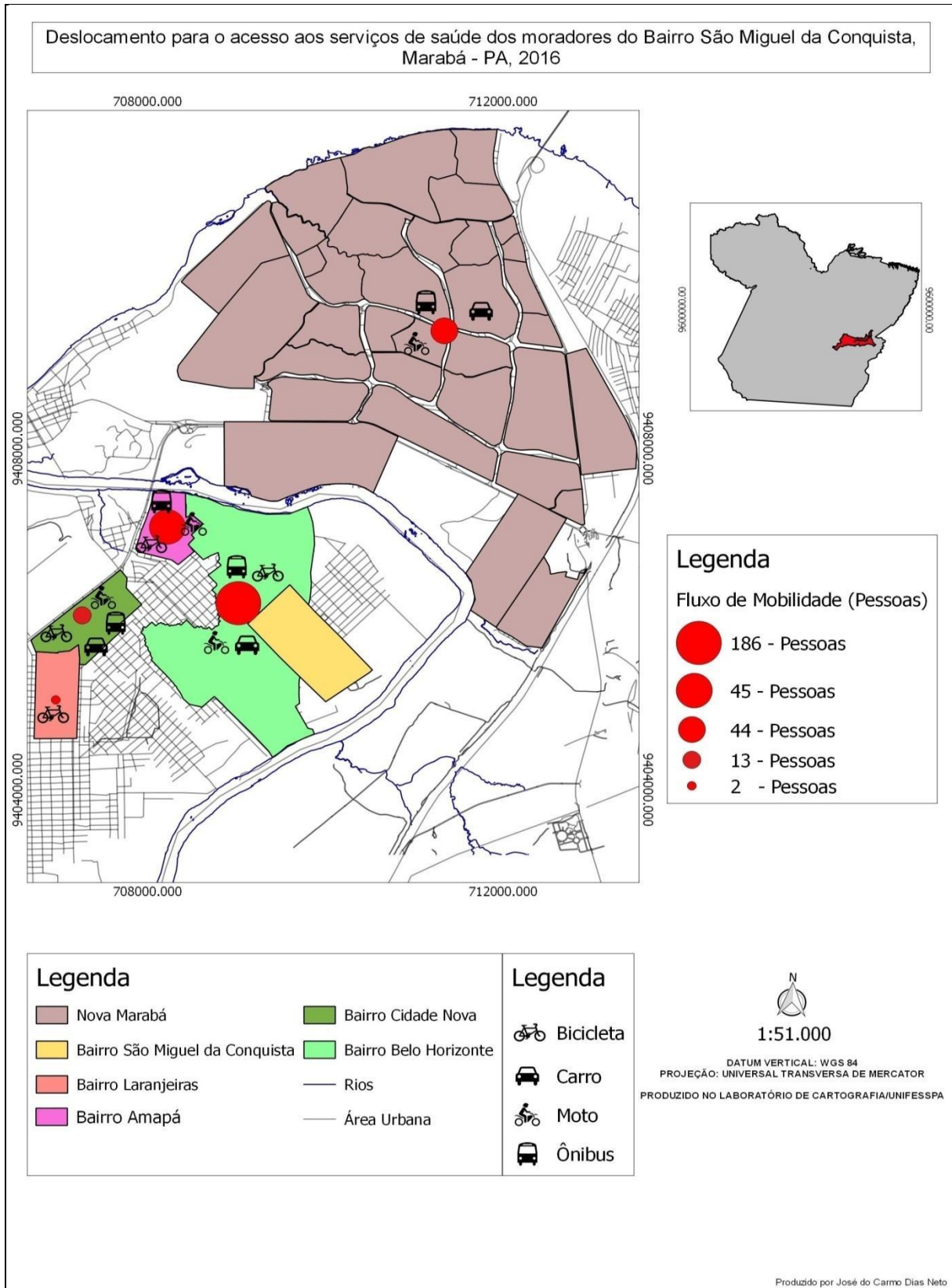
Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Organização: SILVA, L.P. (2016).

Continuando análise do Quadro 4 referente aos deslocamentos para o acesso aos serviços de saúde, podemos verificar que 13% dos entrevistados disseram utilizar o Hospital Municipal de Marabá (HMM), sendo que neste prevalece o deslocamento realizado pelo transporte público gastando mais de hora na realização deste, também é expressiva a utilização do veículo individual (carro e moto) sendo que nestes, despense apenas uma média de 10 a 30 minutos para efetivar o percurso. Também percebemos a utilização deste serviço nas instituições privadas como a Clínica Médica Cirúrgica de Marabá (Climec) (4%) localizada no bairro Cidade Nova, Hospital de Guarnição de Marabá (HGumba) (1%) e Clínicas Reunidas (2%), ambas localizadas no Núcleo da Nova Marabá. Para estas instituições prevalece o deslocamento através do transporte individual (carro ou moto) gastando uma média de 10 a 30 minutos para a realização do percurso. Necessário mencionar que os entrevistados que utilizam essas instituições particulares para o acesso aos serviços de saúde, possuem plano de saúde, e ou uma renda mais elevada dos que os usuários dos postos de saúde públicos. É perceptível que o uso do veículo individual gasta menos tempo para acessar os locais desejados, neste caso, ao acesso aos serviços de saúde.

As áreas aqui analisada para acessar os serviços de saúde podem ser visualizadas no Mapa 8 a seguir, onde se verifica a predominância dos deslocamentos aos bairros: Belo Horizonte, Amapá e Cidade Nova, que são mais próximos ao São Miguel da Conquista. Prevalecendo os deslocamentos realizados de bicicleta, a pé e moto.

**Mapa 8:** Deslocamento para o acesso aos serviços de saúde dos moradores do bairro São Miguel da Conquista, Marabá – PA, 2016.



O lazer é uma importante atividade para a qualidade de vida dos cidadãos. No entanto, através dos dados da pesquisa de campo, verificou-se uma quantidade de 32% dos entrevistados que disseram não possuir, no momento, nenhuma forma de lazer. Podemos relacionar este fato à renda e também à atividade trabalho, pois como vimos na parte relacionada a essa atividade, 43% dos entrevistados disseram estar desempregado no momento e/ou realizando “bico”.

Indagados sobre os locais onde realizam lazer, os entrevistados poderiam citar mais de um lugar. No bairro não existe, no momento, equipamentos de lazer. O Quadro 5 apresenta os dados referentes ao lazer da comunidade do São Miguel da Conquista. Verifica-se que a Praça São Francisco localizada no bairro da Cidade Nova, é a mais utilizada pelos moradores para o lazer, com um percentual de 27%. Interessante destacar que o ônibus (transporte público) aparece como sendo o mais utilizado para o deslocamento até a Praça São Francisco, gastando de 30 a 45 minutos para efetivar o percurso. É necessário mencionar que o tempo gasto andando para chegar até a parada e na espera do ônibus não estão contabilizados nesse valor. Além disso, é expressivo o uso do veículo individual (carro e moto), tendo maior comodidade por não ter gasto de tempo demasiado. Percebe-se uma diversidade de formas de acesso a esse local, podemos deduzir que isso ocorre por conta da proximidade do bairro São Miguel da Conquista com a Cidade Nova.

**Quadro 5: Deslocamento dos entrevistados do São Miguel da Conquista para acesso ao lazer.**

Bairro	Áreas de lazer	Quantidade de pessoas		Forma de deslocamento		Média de tempo gasto para realizar o percurso
			%		Quantidade	
Cidade Nova	Praça São Francisco – Cidade Nova	72	27%	Ônibus	18	De 45 a 1h
				Moto	14	De 10 a 30m
				Carro	14	De 10 a 30m
				Táxi	5	De 10 a 30m
				Carona	13	De 10 a 30m
				Mais de uma forma	4	De 30 a 45m
				A pé	4	De 30 a 45m
Nova Marabá	Shopping Pátio Marabá	54	20%	Moto	21	De 10 a 30m
				Carro	8	De 10 a 30m
				Ônibus	17	Acima de 1h
				Carona	5	De 10 a 30m
				Mais de uma forma	3	De 30 a 45m
AABB	4	2%	Carro	3	De 10 a 30m	
			Moto táxi	1	De 10 a 30m	
Velha Marabá	Orla Sebastião Miranda.	24	9%	Moto	9	De 10 a 30m
				Carro	4	De 10 a 30m
				Ônibus	4	Acima de 1h
				Carona	4	De 10 a 30m
				Mais de uma forma	1	De 45 a 1h
				Táxi	1	De 10 a 30m
				Moto táxi	1	De 10 a 30m
Belo Horizonte	Balneário Taboquinha	17	6%	Bicicleta	8	De 10 a 30m
				A pé	4	De 10 a 30m
				Moto	4	De 10 a 30m
				Carro	1	De 10 a 30m
Novo Horizonte	Praça do Novo Horizonte	3	1%	A pé	2	De 10 a 30m
				Moto	1	De 10 a 30m
São Miguel da Conquista	Igreja	55	20%	A pé:	50	De 10 a 30m
				Bicicleta	4	De 10 a 30m
				Moto	1	De 10 a 30m
	Casa de parentes e amigos	34	13%	a pé	14	De 10 a 30m
				Bicicleta	9	De 10 a 30m
Moto	4	De 10 a 30m				
Carro	1	De 10 a 30m				
Carona	6	De 10 a 30m				
Outros	_____	6	2%	_____	_____	_____
Total		269	100%		263	

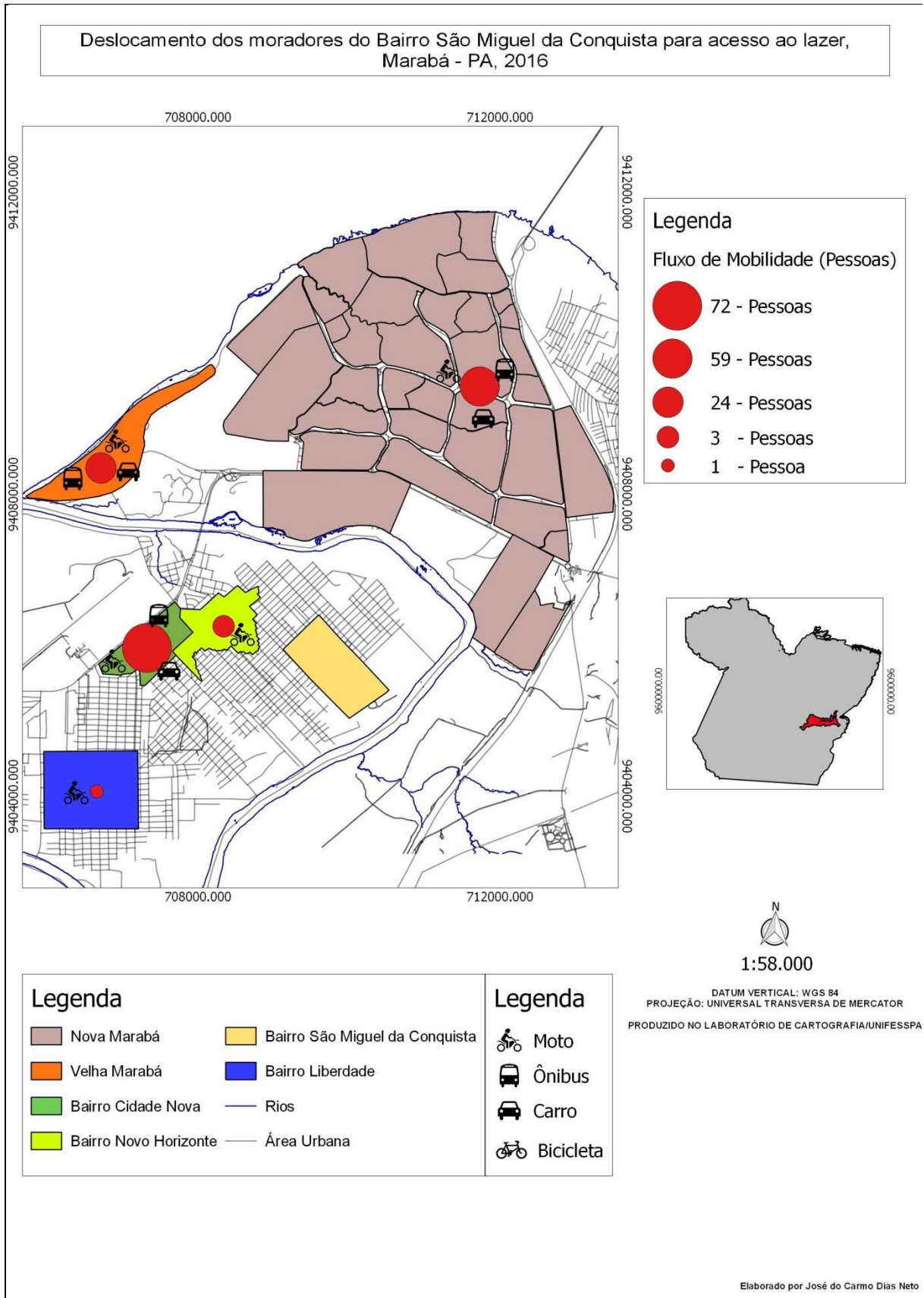
Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Organização: SILVA, L.P. (2016).

Continuando análise do Quadro 5, verifica-se que o Shopping Pátio Marabá, localizado no núcleo Nova Marabá, aparece em segundo lugar como mais utilizado pelos entrevistados para o lazer. Para este prevalece os deslocamentos realizados por meio de veículo individual, principalmente a motocicleta. Também é expressiva a utilização do transporte público, com a diferença que este requer mais tempo para realizar o percurso, acima de uma hora. É importante dizer que durante a pesquisa em campo, foi possível observar que a ida ao shopping para fazer compra ou pagar conta e tida pelos entrevistados como momento de lazer. Outro núcleo urbano acessado por 9% dos entrevistados para o lazer é a Marabá Pioneira, com destaque para a Orla Sebastião Miranda, predominando os deslocamentos por meio de veículos individuais (motocicleta e carro).

Interessante mencionar que 20% dos entrevistados disseram ter a igreja como lazer, localizadas no bairro mesmo, e prevalecendo os deslocamentos a pé e de bicicleta, além disso, a visita à casa de parentes e amigos também é bastante mencionada como opção de lazer de 13% dos entrevistados, havendo uma diversidade de formas de deslocamento com destaque para os deslocamentos a pé e de bicicleta. Observou-se que o Balneário Taboquinha, localizado bem próximo ao bairro, nas margens do rio Itacaiunas, é utilizado por 6% dos moradores entrevistados para o lazer. Por conta da proximidade deste com o bairro, prevalecem os deslocamentos realizados de bicicleta e a pé (QUADRO 5). O Mapa 9 a seguir, ilustra as áreas das quais os moradores se apropriam para ter acesso ao lazer, bem como as principais formas de deslocamento.

**Mapa 9:** Deslocamento dos moradores do Bairro São Miguel da Conquista para acesso ao lazer, Marabá – PA, 2016.





No que diz respeito à mobilidade para a realização de compras em supermercados, lojas, comércios, dentre outros, os entrevistados poderiam citar mais de um local. O Quadro 6 apresenta os locais, as formas de deslocamento e a média de tempo gasto para realizar o trajeto para consumo de bens. Verifica-se que o Supermercado Mix Mateus localizado no bairro Cidade Nova, aparece em primeiro lugar (37%) como o mais utilizado pelos moradores desse bairro, podemos justificar a intensa utilização deste, pela variedade de produtos e por venda no atacado além do varejo. Existe uma diversidade de formas de deslocamentos, sendo predominantemente o uso de veículo próprio (moto e carro). Além destes, observa-se os deslocamentos de ônibus, com um gasto de tempo acima de 45 minutos. Interessante mencionar a existência de mais de uma forma para se deslocar até o Supermercado Mix Mateus, neste caso, a ida se realiza via transporte público, táxi lotação ou moto táxi e na volta é utilizado o táxi por conta das compras.

**Quadro 6: Deslocamento da comunidade do São Miguel da Conquista para acesso ao comércio.**

Bairro	Local	Quantidade de pessoas		Forma de deslocamento		Média tempo gasto no percurso
			%	Quantidade		
Cidade Nova	Supermercado Mix Mateus	151	37%	Moto	49	De 10 a 30m
				Carro	25	De 10 a 30m
				Ônibus	22	De 45 a 1h
				Mais de uma forma	19	De 10 a 30m
				Carona	17	De 10 a 30m
				Bicicleta	7	30m
				Táxi:	7	De 10 a 30m
				Moto táxi	4	De 10 a 30m
				A pé	1	De 30 a 45m
	Lojas em geral	11	3%	Ônibus	3	De 30 a 45m
				Carona	3	De 10 a 30m
				Mais de uma forma	1	De 10 a 30m
				Táxi lotação	1	De 10 a 30m
				Carro	3	De 10 a 30m
Belo Horizonte	Supermercado Carro Cheffe	121	30%	A pé	55	De 10 a 30m
				Bicicleta	46	De 10 a 30m
				Moto	18	De 10 a 30m
				Mais de uma forma	2	De 10 a 30m
São Miguel da Conquista	Pequenos comércios	91	22%	A pé	53	De 10 a 30m
				Bicicleta	38	De 10 a 30m

Velha Marabá	Lojas em geral	17	4%	Ônibus Carro Moto Táxi lotação	12 3 1 1	De 45 a 1h De 10 a 30m De 10 a 30m De 10 a 30m
Nova Marabá	Lojas do Shopping Pátio Marabá	12	3%	Carro Moto Ônibus Carona	4 4 2 2	De 10 a 30m De 10 a 30m Acima de 1h De 10 a 30m
Outros	_____	6	1%	_____	_____	_____
Total	_____	409	100%	_____	403	_____

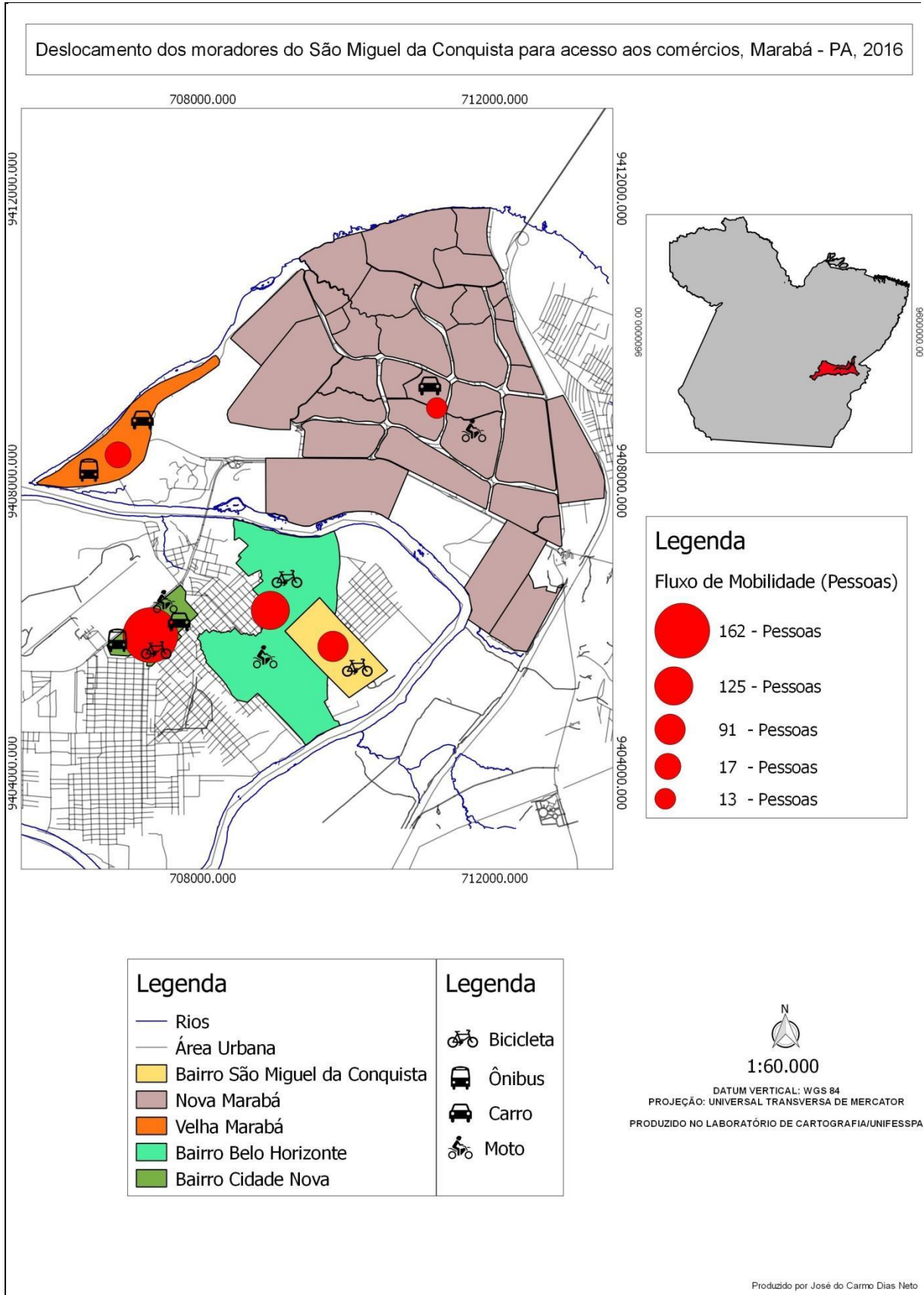
Fonte: Trabalho de Campo, 2016.

Organização: SILVA, L.P. (2016).

Ainda analisando os dados do Quadro 6, percebe-se que o Supermercado Carro Chefe localizado na Avenida Tocantins no bairro Belo horizonte aparece em segundo lugar como mais utilizado por 30% dos entrevistados para realização de compras. Sendo que por conta da proximidade deste com o bairro prevalecem os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta. Além disso, constatou-se que 22% dos moradores disseram satisfazer suas necessidades de consumo no próprio bairro, nos pequenos comércios, se deslocando, preferencialmente, a pé e de bicicleta. Também aparecem os acessos as lojas do núcleo da Velha Marabá e as do Shopping Pátio Marabá, localizado no núcleo Nova Marabá, correspondendo, ao total de 4% e 3% respectivamente dos entrevistados. Neste verifica-se a intensidade no uso do transporte público como forma de deslocamento, além de veículos individuais.

O Mapa 10 ilustra os bairros utilizados pelos moradores do São Miguel da Conquista para o consumo de bens. Os pontos em destaques indicam a intensidade de fluxo, também é demonstrado o símbolo dos principais meios de deslocamento utilizados para o acesso a esses locais.

**Mapa 10:** Deslocamento dos moradores do bairro São Miguel da Conquista para acesso aos comércios, Marabá – PA, 2016.



Questionados sobre a possibilidade de o bairro ser atendido pelo serviço de transporte público e fosse de qualidade se usariam ou não, 344 pessoas, o que representa 98% dos entrevistados, disseram que usariam. Diante desse percentual podemos dizer o quanto é necessário que esse serviço atenda todos os bairros. Apenas 6 pessoas (o que corresponde a 2%) disseram que não usariam. Estes que disseram não usar o transporte público justificaram dizendo que preferem usar o transporte individual, mesmo que houvesse um serviço de transporte público de qualidade.

O último questionamento do formulário tinha o objetivo de saber se a falta de transporte público impede ou prejudica nos deslocamentos dos moradores para realizar alguma atividade em outros espaços da cidade. Dos entrevistados, significativos 86% disseram que se sentem prejudicados nos seus deslocamentos diários, e 14% disseram não terem seus deslocamentos prejudicados já que a maioria destes (84%) possui veículo próprio, o que corrobora a ideia de Pereira (2006), de que quem tem automóvel particular têm a mobilidade acentuada e a acessibilidade se efetiva devido à maior facilidade de atingir diversos lugares. Interessante mencionar que 10% dos entrevistados que disseram não se sentirem prejudicados pela falta de transporte público, alegaram que por conta da demora do ônibus, preferem realizar seus deslocamentos de bicicleta.

É expressiva a quantidade de entrevistados, (86%), que disseram se sentirem prejudicados nos seus deslocamentos pelo fato de não existir, no momento, linhas de ônibus dentro do bairro São Miguel da Conquista, tendo que buscar alternativas para exercer a mobilidade, e até mesmo procurar o serviço de transporte público no bairro mais próximo, que no caso é o bairro Vale do Itacaiúnas e/ou o Belo Horizonte. O Quadro 7 apresenta as principais justificativas dos entrevistados, ao serem indagados sobre o porquê de se sentirem prejudicados nos seus deslocamentos cotidianos, devido à inexistência de linhas de ônibus que adentrem o bairro. Como essa pergunta era subjetiva, obteve-se mais de uma resposta de cada um dos entrevistados. Interessante mencionar, que mesmo tendo um veículo individual como a motocicleta, houve pessoas que disseram se sentir prejudicados, principalmente os casais que possuem filhos, pois a moto só tem espaço para dois passageiros.

**Quadro 7: Síntese das justificativas dos entrevistados que alegaram se sentirem prejudicados e/ou impedidos nos seus deslocamentos, ocasionado pela falta de transporte público no bairro São Miguel da Conquista.**

<b>Justificativas</b>	<b>Quantidade</b>
A parada de ônibus é longe.	157
Os ônibus demoram.	117
Prejudica porque tem que pegar o ônibus em outro bairro.	17
Tem pouco ônibus.	17
Nem sempre pode usar o veículo próprio.	13
Prejudica porque às vezes precisa usar ônibus, pois não tem como sair com a família na moto.	13
Tem que sair bem cedo para pegar o ônibus.	9
O ônibus demora muito, prefere pagar um táxi lotação ou moto táxi.	8
Os ônibus demoram muito! Dependendo da distância, prefere ir de bicicleta.	6
Prejudica o acesso ao centro urbano.	5
Gasta muito tempo esperando o ônibus e dentro dele.	4
O acesso até a parada é ruim, as ruas são cheias de buraco e muita lama no inverno, chegam a ficar alagadas.	4
Em caso de urgência, tem que pagar mais caro no moto táxi, pois, os ônibus demoram.	4
Fica preso no bairro, não tem como sair.	4
Sente muita dificuldade para sair do bairro, depende de carona.	4
O transporte para esse lado da cidade é bastante precário.	4
Quando precisa ir para a Liberdade tem que pegar dois ônibus.	3
Prejudica porque tem que ir muito cedo para a parada de ônibus, por conta da demora e se perder o ônibus chega atrasado ao serviço.	3
Por conta da distância até o ponto de ônibus chega, às vezes, a desistir de sair.	3
Prejudica porque tem que realizar seus deslocamentos a pé.	3
Chega a desistir de sair para outros núcleos urbanos, como a Nova Marabá, por conta da demora do ônibus.	2
No fim de semana os ônibus demoram mais ainda.	2
A passagem é cara.	2
Desamparado, até mesmo sem ir para os lugares.	2
Prejudica porque não tem veículo próprio para ir para os locais mais distantes da cidade.	2
Se tivesse transporte público no bairro seria mais rápido para resolver as coisas, fazer compras, etc.	1
Chega a passar mais de hora esperando o ônibus.	1
Prejudica por excesso de tempo para chegar à parada demora do ônibus, além de serem sucateados provocando desconforto.	1
Se o bairro tivesse um transporte público de qualidade, facilitaria os deslocamentos.	1

Prejudica quando precisa ir a outros núcleos da cidade.	1
Às vezes dar problema no veículo e precisa usar outro meio de transporte, o transporte público seria uma alternativa.	1
É ruim tanto para ir quanto para voltar porque os ônibus são poucos.	1
Porque o ônibus não passa no bairro.	1
<b>Total</b>	<b>416</b>

Fonte: Trabalho de Campo, 2016. Organização: SILVA, L. P. (2016).

Interessante destacar o excesso de reclamações referente à distância ao ponto de coletivo mais próximo, lembrando que se localizam em outro bairro, dependendo de onde for à residência do usuário, gasta um tempo demasiado até chegar à parada. A parada mais próxima dista 900 metros em relação ao centro do bairro, a distância ainda é maior para os moradores que residem próximo às margens do rio Itacaiúnas e precisa acessar o ponto de ônibus. Além disso, o tempo na espera pelo veículo é uma das principais reclamações de quem depende deste serviço fazendo com que a pessoa saia de casa mais cedo, para não ter comprometida em suas atividades, principalmente, se for para o trabalho. Percebe-se também o depoimento de pessoas que alegam deixar de sair para outros núcleos urbanos da cidade devido à demora do ônibus sentindo-se desamparados.

Ainda analisando o Quadro 7, verifica-se reclamação quanto às ruas que se apresentam, principalmente no inverno, excesso de lama e até alagamentos, prejudicando nos deslocamentos dos moradores. Assim, a questão da acessibilidade é comprometida, como já foi falado no primeiro capítulo deste trabalho, a infraestrutura das ruas do bairro São Miguel da Conquista é péssima, e no inverno a situação piora, principalmente para aqueles que realizam seus deslocamentos a pé e ou de bicicleta, pois as ruas ficam cheias de lama e algumas até mesmo alagadas, impedindo totalmente, a passagem, ou seja, de exercer o direito de ir e vir (FIGURA 10).

**Figura 10:** Vista parcial da Avenida Minas Gerais, alagada após uma breve chuva, São Miguel da Conquista, Marabá (PA), 2016.



**Autor:** SILVA, L.P. (2016).

Os deslocamentos intraurbanos são essenciais para a reprodução dos cidadãos. Contudo, constatamos que a mobilidade e o acesso à cidade pela população pesquisada do bairro São Miguel da Conquista não ocorre de forma efetiva através do transporte público por conta do não acesso efetivo a este serviço. Visto que predomina os deslocamentos a pé e de bicicleta, onde estes são realizados principalmente no interior do bairro ou nas áreas mais próximas. Quem não possui veículo motorizado próprio, necessita dos serviços de transporte público para acessar as áreas mais longínquas da cidade, no entanto, tem sua mobilidade prejudicada por conta do bairro não ser atendido por esse serviço tendo que buscá-lo no bairro mais próximo. Podemos relacionar isto ao processo de segregação socioespacial, visto que este;

[...] não se desvincula das formas de produção e reprodução do espaço urbano que, no modo de produção capitalista, favorece a diferenciação socioespacial no interior da cidade, com áreas mais bem servidas dos meios de consumo coletivo, em contraposição a outras que são precariamente atendidas, o que implica o padrão de qualidade de vida dos moradores (FRANÇA, 2011, p. 19).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A mobilidade é inerente ao processo de produção e reprodução do espaço urbano, está relacionada, neste trabalho, aos deslocamentos que são essenciais para quem vive nas cidades. Todavia, a rápida urbanização associada à falta, ou ineficácia, de um planejamento resulta em desorganização. Uma das conseqüências é o surgimento de assentamentos informais, privados de serviços públicos, a exemplo do transporte público, os quais são essenciais para a qualidade de vida dos cidadãos, e, além disso, é um direito constitucional, que estes devam atender todos os bairros para que haja minimamente uma equidade social.

E a cidade de Marabá, localizada na Amazônia oriental, não foge dessa triste realidade. Ao longo de sua formação socioespacial, esta teve um forte incremento populacional, induzido principalmente pelas políticas públicas de integração econômica dessa região no período do governo ditatorial. Assim, essa cidade cresceu tanto em área (expansão do espaço urbano) como em números populacionais, crescimento este, sem um planejamento eficaz, acarretando em diversos problemas urbanos, como os assentamentos urbanos informais (chamados pelo IBGE (2010) de aglomerados subnormais), que predominam na paisagem urbana de Marabá sem os serviços básicos de atendimento a população (saúde, transporte, educação, segurança, saneamento, dentre outros), refletindo, no cenário urbano dessa cidade, desigualdades socioespaciais.

Em nossa pesquisa procuramos analisar a mobilidade urbana dos moradores do bairro São Miguel da Conquista para uso e apropriação do espaço urbano. Através dos dados da pesquisa de campo, constatamos que os moradores desse bairro são prejudicados por possuírem uma mobilidade limitada pelo não acesso efetivo ao serviço de transporte público coletivo. Dificultando exercer o direito de ir e vir, do não acesso mais diversificado à cidade por parte da população com menor poder aquisitivo.

Verificamos, através dos dados obtidos pela pesquisa de campo, que predominam os deslocamentos de bicicleta e a pé realizados pela comunidade do bairro São Miguel da Conquista. Evidenciou-se também, nos depoimentos obtidos, o quanto a falta de transporte público no bairro analisado, interfere na vida dos moradores, na mobilidade em geral, levando em conta a necessidade destes de se deslocarem para outros bairros da cidade para suprir suas necessidades, como: acesso a saúde, educação, lazer, consumo de bens e serviços que não são ofertados no próprio bairro.



No que diz respeito ao consumo de bens e serviços, foi possível detectar que os bairros próximos ao São Miguel da Conquista: Cidade Nova, Belo Horizonte, Novo Horizonte, são os mais utilizados pelos entrevistados para acessar serviços de saúde, educação, supermercados, lojas, comércio em geral, por se apresentarem mais equipados desses serviços em relação à referência empírica aqui analisada. Os deslocamentos de bicicleta, a pé e moto, predominam, podendo estar relacionado com a proximidade do bairro com estas áreas.

O acesso ao trabalho para outros núcleos do espaço urbano marabaense se realiza através, principalmente, do transporte individual (moto e carro), gastando apenas uma média de 10 a 30 minutos na realização desse percurso. Contudo, verificou-se também, depoimentos de entrevistados que alegaram usar o transporte público para acessar outros bairros cidade, em que estes disseram sentir-se prejudicados por conta do excesso de tempo gasto na utilização deste para efetivar o percurso desejado, pois tem que se deslocar a pé até o bairro próximo para acessar o ponto de ônibus e gastam um tempo demasiado na espera do veículo e dentro dele. Assim, o exercício da mobilidade urbana através do transporte público não ocorre de forma efetiva para a população do bairro São Miguel da Conquista, serviço esse essencial para garantir a inserção no espaço urbano, principalmente, das pessoas de baixa renda.

No nosso entendimento, a população do São Miguel da Conquista, é segregada em virtude da localização do bairro em relação à área central, do baixo poder aquisitivo, pela inexistência de equipamentos e serviços de uso coletivo. Além disso, a inexistência de linhas de ônibus que adentrem o bairro dificulta ou impossibilita os moradores de exercer, de forma eficaz, o direito de se deslocar pelo espaço urbano através do transporte público, essencial para a reprodução social. Visto que, o não acesso mais diversificado à cidade, principalmente por parte da população com menor poder aquisitivo, tem como consequência o não direito à cidade, ocasionado pela imobilidade. Assim deve-se pensar e colocar em prática, políticas públicas, neste caso, relacionadas à mobilidade urbana, que possibilite uma maior equidade no uso e apropriação da cidade. Que haja um plano de mobilidade urbana que privilegie o uso do transporte público em detrimento ao transporte individual, criação de novas rotas que considere as áreas de expansão urbana, possibilitando uma maior inclusão social.

Como a realidade não é estática, ao contrário, está em constante transformação, não consideramos essa pesquisa como acabada, mas sim como ponto de partida para novas reflexões sobre o urbano, especificamente, sobre a mobilidade como um conteúdo do espaço urbano.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José Jonas. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. 273f. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em História Econômica do Departamento de História da - FFLCH da USP, São Paulo.

BRASIL. **Lei Federal nº 12.587, de 03/01/2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acessado em 26 set.2015.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil**: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988. Brasília: Câmara dos deputados. 2012. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br>. Acessado em 28 out.2015.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade**. Lei Federal nº 10.257, de 10/07/2001: Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana (Estatuto da Cidade) e da outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)>. Acessado em 02 out. 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Cadernos MCidades. Vol. 6: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acessado em 10 Nov. 2015

CARDOSO, Leandro. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. 232f. Tese de doutorado – Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós- Graduação em Geografia, 2007.

COSTA, Nuno Manuel Sessarego Marques. **Mobilidade e Transportes em áreas urbanas: O caso da Área Metropolitana de Lisboa**. 2007. 607f. Tese de Doutorado – Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras – Departamento de Geografia, 2007.

D'ANDREA, Catherine. **O estatuto da Cidade e os Planejamentos de Transporte e de Circulação**. 2004. 159f. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de São Carlos, Programa de Pós – Graduação em Engenharia Urbana, 2004.

DIAS, Catarina Virgolino. Marabá: Centro Comercial da Castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano XX, n 4, p. 382-427, out/dez 1958.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

FRANÇA, Cristiane Ferreira de Souza. **Acessibilidade e direito à cidade: estudo sobre a mobilidade espacial urbana dos moradores do bairro Bom Jardim, Fortaleza - Ceará**. 2011. 158f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, 2011.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas**. Texto para Discussão Nº 960. Brasília: IPEA. 2003.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE – **Censo Demográfico2010**.

Disponívelem:[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados subnormais/tabelas\\_pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais/tabelas_pdf). Acessado em 14. Jun. 2015.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010: aglomerados subnormais**. Rio de Janeiro, p. 40, 2011.

IDESP – INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E AMBIENTAL DO PARÁ. **Produto Interno Bruto dos Municípios do Pará 2011**. Disponível em: <http://www.idesp.pa.gov.br/>. Acessado em 29. Jun. 2015.

IPEADATA – **População Residente**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br>. Acessado em 02 de Jun. 2015.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos Urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 326f. Tese de Doutorado – Universidade Estadual Paulista, Programa de Pós- Graduação em Geografia, 2006.

PNUMA et al. **Perspectivas para o meio ambiente urbano**. GEO Marabá. Belém-PA: PNUMA/ONU-HABITAT/IBAM/ISER, 2010. 140p.

PIRES, Ailton Brasiliense; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; SILVA, Ayrton Camargo e. **Transporte humano: Cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997. 312p. Disponível em: [www.antp.org.br/website/produtos/publicações/vitrine](http://www.antp.org.br/website/produtos/publicações/vitrine). Acessado em 12 dez. 2015.

PLANMOB: **Construindo a cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasília. 2007. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/estudos/79/planmob-construindo-a-cidade-sustentavel.html>. Acessado em 29 set.2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo Proposto: RCTM – Rede de Transporte coletivo de Marabá diagnóstico da situação atual**, 2011.

RIBEIRO, Rovaine. **As cidades Médias e a Reestruturação da Rede Urbana Amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste Paraense**. 2010. 136f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. **Marabá: centralidade Urbana de uma cidade média paraense**. 2010. 188f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

RUSSI, Anilson. **Entre o legal e o real: A regularização fundiária nos assentamentos urbanos informais do município de Marabá**. 2014. 118f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós - Graduação Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia, da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2014.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interações Espaciais, Transporte Público e Estruturação do Espaço Urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 12, n. 1, p. 63-81. 2010.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade do transporte coletivo: o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos – SP**. 2003. 137f. Dissertação de Mestrado – Universidade Estadual de Campinas, Comissão de Pós – Graduação em Engenharia Civil, 2003.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 2015. 297f. Tese

(doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós- Graduação em Geografia.

TEIXEIRA, Jefferson Pedrosa da Silva. **A mobilidade urbana como elemento básico para as interações espaciais através do transporte público**: o exemplo do segundo distrito de Cabo Frio, Tamoios – RJ. In: XIII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. 2013, Rio de Janeiro.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; PEREIRA, José Carlos Matos. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 21 a 25 de maio de 2007. Belém, 2007.

\_\_\_\_\_, et al. **Uma cidade Média na Amazônia Oriental**: a centralidade urbano regional de Marabá no Sudeste Paraense. Relatório de Pesquisa, 2010.

ULIAN, Flávia. **Sistema de Transportes Terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo**. 2008. 322f. Tese de doutorado - Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra – urbano. In: \_\_\_\_\_. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: NOBEL, FAPESP. Lincoln Institute, 1998, p.17-26.

## ENTREVISTAS

GOIANO, Daniela da Silva. [**Regularização Fundiária**]. Marabá, 17 Jun. 2015. Entrevista concedida a Leonice Pontes da Silva.

MARTINS, Lúcia. [**Assistente social – levantamento socioeconômico da área do São Miguel da Conquista**]. Marabá, 17 Jun. 2015. Entrevista concedida a Leonice Pontes da Silva.

ROCHA, Manuel Pereira da. [**História do Bairro São Miguel da Conquista**]. Marabá, 22 Mai. 2015. Entrevista concedida a Leonice Pontes da Silva.

SILVA, Rogério Matias da. [**Organização do Sistema de Transporte Coletivo de Marabá – PA**]. Marabá, 23 Nov. 2015. Entrevista concedida a Leonice Pontes da Silva

## **APÊNDICES E ANEXOS**

## APÊNDICE 1- Modelo de Formulário aplicado na Pesquisa de Campo.

**Pesquisa: Análise da mobilidade urbana através do transporte público e as possibilidades de usos e apropriações da cidade: o caso do bairro São Miguel da Conquista em Marabá-PA.**

### Formulário

#### 1. Informações sobre o entrevistado:

a) Sexo: ( ) F ( ) M Idade: \_\_\_\_\_ b) Profissão: \_\_\_\_\_

c) Escolaridade: \_\_\_\_\_

d) Qual a renda média mensal do domicílio? ( ) de 1 a 2 s.m ( ) de 3 a 4 s.m ( ) de 5 a 6 s.m ( ) mais de 7 s.m.

#### 2. Qual a principal forma de deslocamento utilizado por você no cotidiano?

( ) a pé ( ) bicicleta ( ) ônibus – transporte público ( ) veículo individual ( ) táxi lotação ( ) Moto Táxi ( ) outros \_\_\_\_\_

#### 3. Você no momento possui algum trabalho? ( ) Sim ( ) Não.

a) Qual local da cidade você trabalha? \_\_\_\_\_

b) De que forma você se desloca até o trabalho? \_\_\_\_\_

c) Quanto tempo você gasta no deslocamento casa-trabalho? ( ) de 10 a 30 min. ( ) de 30 a 45 min. ( ) de 45 min. a 1 h. ( ) acima de 1 hora.

#### 4. Com relação ao bairro em que reside: para onde e como você (ou alguém da sua família) se desloca para utilizar esses serviços e equipamentos urbanos:

Uso de serviços e equipamentos urbanos	Não freqüenta	Local da cidade em que se realiza	Qual a forma de deslocamento	Tempo para realizar este deslocamento
Escolas, Universidades, etc.	( )		( ) a pé ( ) bicicleta ( ) veículo próprio ( ) ônibus-transporte coletivo ( ) moto-táxi ( ) táxi lotação ( ) mais de uma forma ( ) outros _____	( ) de 10 a 30 min. ( ) de 30 a 45 min. ( ) de 45 min. a 1h. ( ) acima de 1 hora.
Áreas de lazer.	( )		( ) a pé ( ) bicicleta ( ) veículo próprio ( ) ônibus-transporte coletivo ( ) moto-táxi ( ) táxi lotação ( ) mais de uma forma ( ) outros _____	( ) de 10 a 30 min. ( ) de 30 a 45 min. ( ) de 45 min. a 1h. ( ) acima de 1 hora.
Serviços e equipamentos de saúde (hospitais, postos de saúde, etc).	( )		( ) a pé ( ) bicicleta ( ) veículo próprio ( ) ônibus-transporte coletivo ( ) moto-táxi ( ) táxi lotação ( ) mais de uma forma ( ) outros _____	( ) de 10 a 30 min. ( ) de 30 a 45 min. ( ) de 45 min. a 1h. ( ) acima de 1 hora.
Compras (supermercados, lojas, etc.)	( )		( ) a pé ( ) bicicleta ( ) veículo próprio ( ) ônibus-transporte coletivo ( ) moto-táxi ( ) táxi lotação ( ) mais	( ) de 10 a 30 min. ( ) de 30 a 45 min.

			de uma forma ( ) )outros _____	( )de 45 min. a 1 h. ( ) acima de 1 hora.
--	--	--	-----------------------------------	--

5. Se o bairro fosse atendido pelo serviço de transporte público coletivo e fosse de qualidade, você usaria? ( ) Sim ( ) Não

6. Se a resposta anterior for NÃO: qual motivo?

---

7. A falta de transporte público no bairro prejudica ou impede nos seus deslocamentos para realizar atividades em outros espaços da cidade? ( ) Sim ( ) Não.

8. Por quê?

---



---



---

## APÊNDICE 2

### Profissões dos moradores do bairro São Miguel da Conquista

<b>Profissões</b>	<b>Quantidade</b>
Açougueiro	3
Agente de trânsito	1
Agente comunitário de saúde	1
Agente de portaria	1
Ajudante de pintor	1
Ajudante de pedreiro	18
Almoxarifado	1
Analista contábil	1
Analista de sistema	1
Aposentado	27
Atendente	8
Autônomo	19
Auxiliar de serviços gerais	12
Auxiliar administrativo	8
Auxiliar de produção	1
Babá	1
Balanceiro	1
Balconista	1
Borracheiro	1
Bombeiro	1
Cabeleireira	9
Cobrador (a) de ônibus	1
Comerciante	7
Contador	1
Carpinteiro	1
Cartazista	1
Costureira	3
Cozinheira	1
Concursado	4
Diarista	5
Dona de casa	55
Doméstica	24
Eletricista	4
Encanador	1
Estivador	1
Estoquista	1
Estudante	16
Frentista	3
Funileiro	1
Garçom/ garçoneiro	3
Gerente	1
Gráfico	1



Jardineiro	1
Lavrador (a)	5
Lavadeira de roupa	1
Leiteiro	1
Manicure	4
Mecânico	5
Merendeira	1
Metalúrgico	1
Militar	1
Montador	2
Motorista	5
Operador (a) de caixa	9
Padeiro	1
Pedreiro	18
Pintor	4
Professor (a)	6
Radialista	1
Repositor	2
Recepcionista	1
Secretária	5
Soldador	3
Técnico em enfermagem	5
Técnico eletroeletrônico	1
Vendedor (a)	7
Vendedor ambulante	4
Vigia	4

## ANEXO 1

Registro de transmissão da fazenda “São Jose” (área que pertencia a Prefeitura Municipal de Marabá no ano de 1973), para posse definitiva do Sr. Alberto Chuquia.



**Serviço Delegado de Notas e Registro de Imóveis**  
COMARCA DE MARABÁ  
*Neuza Maria Santis Seminotti*  
NOTÁRIA E REGISTRADORA



**ESTADO DO PARÁ**

*Katty Amarellis Santis F. Miranda*  
Tabelião Substituto  
*Kenny Andressa Santis Farias*  
Tabelião Substituto  
*Maria de Jesus M. de Sousa*  
Escrivente Autorizada  
*Marilda Santis Batista*  
Escrivente Autorizada  
*Keloy Anery Santis Farias*  
Escrivente Autorizada  
*Lucimar Santis Batista*  
Escrivente Autorizada

04.852.497/0001-27  
CARTÓRIO 1º OFÍCIO  
NEUZA MARIA SANTIS SEMINOTTI  
Folha CSI 32, Qd. 05 - Lt. 66  
CEP 68508-050 - Nova Marabá  
MARABÁ - PARÁ

CERTIDÃO

-REGISTRO GERAL DE IMÓVEIS-

NEUZA MARIA SANTIS SEMINOTTI - Oficiala do Serviço Notarial e de Registro, desta Cidade e Comarca de Marabá, Estado do Pará, República Federativa do Brasil e t e . . .

**CERTIFICO** no uso das atribuições que por lei me são conferidas, e a pedido verbal de pessoa interessada que, revendo no arquivo do Cartório, os livros de **TRANSCRIÇÃO DAS TRANSMISSÕES**, no de número 4-G às fls. 77, verifiquei constar a Transcrição do teor seguinte: **NÚMERO DE ORDEM: 2.502 - DATA: 26-12-73. CIRCUNSCRIÇÃO: Marabá- PA.- DENOMINAÇÃO, RUA E NÚMERO DO IMÓVEL: RURAL**, situado à Região da Antiga Colônia São José, Distrito do Amapá, neste Município de Marabá. **CARACTERÍSTICOS E CONFRONTAÇÕES:** Um terreno com **365ha 39a 40ca** de frente por **365ha 39a 40ca** de fundos, situado à Região da Antiga Colônia São José- Distrito do Amapá, neste Município e Comarca de Marabá, com os seguintes limites: fazendo frente para o Rio Itacaúñas; fundos com o mesmo Rio Itacaúñas; pelo lado de cima, com propriedade do senhor Armando Brito; pelo lado de baixo, com propriedade do senhor, Manoel Sebastião de Barros e Inera. **NOME, ESTADO, PROFISSÃO E DOMICÍLIO DO ADQUIRENTE: ALBERTO CHUQUIA**, residente nesta cidade. **NOME, ESTADO, PROFISSÃO E DOMICÍLIO DO TRANSMITENTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ. TÍTULO: Título de Aforamento. FÓRMULA DO TÍTULO, DATA E SERVENTUÁRIO: Título de Aforamento nº 3.498, expedido pela Prefeitura Municipal de Marabá, consoante termo próprios lavrado às folhas 69, do livro nº 16, em data de 21 de dezembro de 1-973. VALOR DO CONTRATO: Não tem valor declarado. CONDIÇÕES DO CONTRATO: Aquisição Definitiva. AVERBACÕES: Não consta.-**




**O REFERIDO É VERDADE DO QUE DOU FÉ**  
Marabá, PA, 08 de setembro de 2011

**MARIA DE JESUS MOREIRA DE SOUZA**  
Escrivente Autorizada




**VÁLIDO SOMENTE COM O SELO**

Folha CSI 32 - Qd. 05 - Lt. 66 - Nova Marabá - Fones: (94) 3321-1319 / 1187 - Fax: (94) 3321-2176 - CEP: 68508-050 - Marabá - PA  
E-mail: cartorioantoniosantis@hotmail.com

## ANEXO 2

## Escritura pública de venda e compra da fazenda "São José" atual área do Bairro São Miguel da Conquista.

	<p align="center"><b>CARTORIO DO 1º OFÍCIO "ANTONIO SANTIS"</b>  <b>ESTADO DO PARÁ - COMARCA DE MARABÁ</b>          Neuza Maria Santis Seminotti - Notária Titular          Kelly Amaryllis Santis Farias - Ferny Andreasa Santis Farias Rodrigues          Tábellen Substitutas          Maria de Jesus Moreira de Souza - Lucimar Santis Batista          Kely Anery Santis Farias Vasconcelos - Marilda Santis Batista          Escreventes Autorizadas          Folha CSI 32, Quadra 05, Lote 66, Nova Marabá, Marabá-PA - Fones: (94)3321-1319/1187-Fax 3321-2176          e-mail: cartorioantoniosantis@hotmail.com</p>
	<p align="right">Livro: 0030 Folha: 170</p>
<p><b>04.852.497/0001-27</b>  <b>CARTÓRIO 1º OFÍCIO</b>  <b>NEUZA MARIA SANTIS SEMINOTTI</b>          Folha CSI 32, Qd. 05 - Lt. 66          CEP 68508-050 - Nova Marabá          MARABÁ - PARÁ</p>	<p><b>CERTIDÃO</b>          CERTIFICO que revendo os livros deste Cartório, a meu cargo, encontrei lavrada nestas notas, em data de aos quatro dias do mês de outubro do ano de um mil e novecentos e setenta e quatro (04/10/1974), às Fls 170V, do livro 030, de ESCRITURA PÚBLICA o instrumento cujo teor é o seguinte:  <b>ESCRITURA PÚBLICA DE VENDA E COMPRA DEFINITIVA DO TERRENO RURAL REPRESENTADO PELA FAZENDA DENOMINADA "SÃO JOSÉ", SITUADA NO INTERIOR DESTA MUNICÍPIO E COMARCA DE MARABÁ, ESTADO DO PARÁ, À MARGEM ESQUERDA DO RIO ITACAIUNAS, EM QUE SÃO PARTES, DE UM LADO, COMO OUTORGANTES VENDEDORES: ALBERTO CHUQUIA E SUA MULHER, SENHORA ANICE ABDELNÔR CHUQUIA E DE OUTRO LADO, COMO OUTORGADO COMPRADOR: AURÉLIO ANASTÁCIO DE OLIVEIRA, COMO A SEGUIR MELHOR SE VAI DECLARAR.</b> Saibam quantos virem esta escritura pública, de que aos (04) quatro dias do mês de outubro do ano de mil novecentos e setenta e quatro (1974), da Era Cristã, nesta cidade de Marabá, Estado do Pará, República do Brasil, em o meu cartório, à Travessa Lauro Sodré, número trezentos e cinquenta e dois (352), compareceram perante mim tabelião, partes entre si justas e contratadas, de um lado, como outorgantes vendedores: <b>ALBERTO CHUQUIA</b>, fazendeiro, e sua mulher, senhora <b>ANICE ABDELNÔR CHUQUIA</b>, do lar, ambos brasileiros, casados sob o regime de comunhão de bens, inscritos no C.P.F. sob o número <b>003.528.452-87</b>, residentes e domiciliados nesta cidade e de outro lado como outorgado comprador: <b>AURÉLIO ANASTÁCIO DE OLIVEIRA</b>, brasileiro, casado, pecuarista e agricultor, inscrito no C.P.F. sob o número <b>090.307.356</b>, residente e domiciliado nesta cidade, abaixo assinados. Os presentes, meus conhecidos e das testemunhas ao fim assinadas e adiante nomeadas de cujos identidade e capacidade jurídicas, dou fé. então, em presença dessas mesmas testemunhas, disseram os outorgantes vendedores acima nomeados; que, é de sua legítima propriedade e posse o terreno rural representado pela fazenda denominada "São José", situada no interior deste Município e Comarca de Marabá, Estado do Pará, à margem esquerda do Rio Itacaiunas, região da antiga colônia, São José, Distrito do Povoado do Amapá, limitando-se pela frente e fundos com a margem do Rio Itacaiunas, pelo lado de cima com as terras de propriedade de Armando Brito, pela lateral de baixo com as terras de propriedade de Manoel Sebastião de Barros e área de domínio da união, onde se acha instalada a Agropolis do INCRA, fundos com o Rio Itacaiunas; Que essa área de terras, as quais possui a área de 365 hectares, 39 ares e 40 centiares. o Outorgante marido adquiriu diretamente da Prefeitura Municipal de Marabá, por Título de Aforamento originário, consoante termo próprio lavrado as folhas 69 do livro número 16, daquela Prefeitura, sob o número de ordem 3.948, em data de 21(vinte e um) de dezembro do ano de 1973(mil, novecentos e setenta e três), estando essa instituição originária de enfiteuse devidamente inscrita sob o número de ordem</p>

**CARTORIO DO 1º OFÍCIO "ANTONIO SANTIS"  
ESTADO DO PARÁ - COMARCA DE MARABÁ**

Neuza Maria Santis Seminotti - Notária Titular  
Katty Anayllis Santis Farias - Kemy Andreissa Santis Farias Rodrigues

Tabeliães Substituídas

Maria de Jesus Moreira de Souza - Lucimar Santis Batista  
Kelvy Anery Santis Farias Vasconcelos - Marilda Santis Batista

Escriturantes Autorizadas

Folha CSI 32, Quadra 05, Lote 66, Nova Marabá, Marabá-PA - Fones: (94)3321-1319/1187-Fax 3321-2176  
e-mail: cartorioantoniosantis@hotmail.com

Livro: 0030

Folha: 171

Registros Diversos do Registro Geral de Imóveis desta cidade e Comarca de Marabá, Estado do Pará, em data de 26(vinte e seis) de dezembro de 1973( mil, novecentos e setenta e três), e que, possuindo os outorgantes vendedores essa propriedade livre e desembaraçada de quaisquer ônus e encargos, estando autorizados a efetuar a presente transação pelo Governo do Município de Marabá, senhorio direto, que desistiu do direito de opção que lhe assistia para recuperar o domínio útil, conforme faz prova com o Alvará de Licença adiante transcrito, assinado pelo senhor **Pedro Marinho de Oliveira**, Prefeito do Município de Marabá, assim ovendem, como de fato vendido tem, com todas as suas benfeitorias, edificações, pastagens, servidões ativas e acessões, por bem desta escritura e nos melhores termos de direito, ao outorgado comprador, senhor **Aurélio Anastácio de Oliveira**, pelo preço justo e quantia certa de CRS-700,00,00 (setecentos mil cruzeiros) que as partes presentes confessaram já haver sido pago e liquidado em moeda corrente e legal deste país, e essa mútua confissão dou minha fé pública, pelo que e em consequência, os outorgantes vendedores dão ao outorgado comprador a mais plena, geral, rasa, definitiva e irrevogável quitação, e lhes cedem e transferem toda a posse, domínio, direitos, ação e senhorio que até então tinham sobre o aludido imóvel, para que o mesmo outorgado comprador dele possa usar, gozar e livremente dispor com o seu que fica sendo de ora por diante e do qual poderá tomar posse real, quando e como lhe aprouver, pois que essa posse, desde já lhe fica transmitida e assegurada, por bem desta escritura e pela cláusula "constituti", ficando os outorgantes vendedores ainda obrigados por si seus herdeiros ou sucessores, a fazer em qualquer tempo, tanto em juízo como fora dele, esta renda boa, de paz, firme e valiosa e a responder pela autoria e evicção de direito, pondo o comprador a paz e a salvo de quaisquer dívidas e contestações futuras. E pelo outorgado comprador, senhor **Aurélio Anastácio de Oliveira**, foi declarado que aceita a presente escritura, nos termos em que a mesma se acha redigida. Em fé e testemunho da verdade, assim disseram, outorgaram, pediram e aceitaram o presente instrumento, o qual eu Tabelião, igualmente aceito em nome e a bem dos interessados ausentes. Declaro que a presente escritura está isenta do pagamento do Imposto Imobiliário Federal, em virtude do que dispõe e prevê o Decreto número 94, de 30 de dezembro de 1966, declaram ainda os outorgantes vendedores, sob as penas da lei, que não estão obrigados à comprovação de inexistência de débitos fiscais para com o INPS, na forma da legislação em vigor, uma vez que não são contribuintes obrigatórios e nem autônomos da Previdência Social. Declaro que me foram apresentados os talões de pagamento do laudêmio e imposto de transmissão de Propriedade do Estado do Pará, que serão transcritos no traslado desta escritura e ficam arquivados neste cartório para os fins de direitos. Depois de ser esta por mim lida as partes que a acharam conforme com o que outorgaram assinam comigo e as testemunhas presentes, **Lázaro Pereira do Carmo**, funcionário público, e **José Corciny**, comerciário, maiores, moradores nesta cidade, minhas conhecidas do que dou fé. Marabá 04 de outubro de 1974. **ALBERTO CHUQUIA**, **ANICE ABDELNÔR CHUQUIA**, **AURÉLIO ANASTÁCIO DE OLIVEIRA** **LÁZARO PEREIRA DO CARMO**, **JOSÉ CORCINY**. Era o que continha no mencionado instrumento ficando aqui bem e fielmente traslado hoje por certidão do seu próprio livro original, a qual me reporto. Certifico ainda que o presente instrumento encontra-se em pleno vigor até esta data. Nada mais, dou fé.



**CARTORIO DO 1º OFÍCIO "ANTONIO SANTIS"**  
**ESTADO DO PARÁ - COMARCA DE MARABÁ**

Neuza Maria Santis Seminotti - Notária Titular  
Katy Amaryllis Santis Farias - Kenny Andressa Santis Farias Rodrigues  
Tabeliães Substitutas

Maria de Jesus Moreira de Souza - Lucimar Santis Batista  
Kelvy Anery Santis Farias Vasconcelos - Marilda Santis Batista  
Escreventes Autorizadas

Folha CSI 32, Quadra 05, Lote 66, Nova Marabá, Marabá-PA - Fones: (94)3321-1319/1187-Fax 3321-2176  
e-mail: cartorioantoniosantis@hotmail.com

Livro: 9039  
Folha: 172

Eu, \_\_\_\_\_ Escrevente Autorizada, no impedimento da Tabelião, esta fiz digitar, conferi,  
dou fé e no final assino em público e raso.-

Em Testemunho \_\_\_\_\_ da verdade.

Marabá, 05 de Março de 2012..

\_\_\_\_\_  
Maria de Jesus Moreira de Souza  
Escrevente Autorizada



VALIDO SOMENTE COM O SELO

ANEXO 3

Título de Aforamento da antiga Colônia São José, Distrito do Amapá, área atual do bairro São Miguel da Conquista.

ESTADO DO PARÁ  
 PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ  
 FAIXA DE SEGURANÇA NACIONAL  
 TRANSAMAZÔNICA

## TÍTULO DE AFORAMENTO

O Sr. Uladimir Maranhão de Oliveira Prefeito do Município de Marabá, Estado do Pará  
 Faz saber que tendo Alberto Chugua, residente em Marabá - cidade, requerido o aforamento de um terreno com 365 Ha 39 A 40 ca. de frente por 365 Ha 39 A 40 ca. de fundos, ocupando uma área de 365 Ha 39 A 40 ca. situado à Região da Antiga Colônia São José Distrito do Amapá confinando pela frente com dimensões exatas (Alameda Topográfica) de 365 Ha 39 A 40 ca. dos gêneros já por si conhecidos através de Lances 88 Ha. e 11 metros em cont. que por tanto são Atos, na área ocupada mesma e por instrumento, que registra Atos de Matrícula nº 973 de 20 de 23 de Novembro 973, e havendo sido preenchidas as formalidades legais, foi-lhe deferido em data de 18 de Dezembro de 1973, o requerimento concedendo-lhe por aforamento perpétuo o dito lote de terreno, mediante as condições seguintes:

- 1.º - Fica o dito foreiro Alberto Chugua por si e seus herdeiros, obrigado a pagar o fôro anual estipulado em lei, por metro quadrado do referido terreno, a contar da data deste título.
- 2.º - Sujeita-se ainda o foreiro, por si e seus herdeiros a responder em Juízo pelo pagamento do fôro estipulado, não podendo, em caso algum, invocar prescrição da dívida, correndo por sua conta a despesa que for feita com a competente ação.
- 3.º - Obriga-se mais, a não vender, trocar ou por qualquer meio alienar o dito terreno, sem preceder licença do Prefeito, sob pena de nulidade de alienação e pagamento da multa de doze centavos (Cr\$ 0,12).

Com o presente, no caso de alienação, o laudêmio taxado em lei, sobre

e, sob pena de não ser válida a Escritura, cominando-se a quem lavrar, a multa e centavos (Cr\$ 0,12):

5.º -- Incurrer êle foreiro e seus sucessores, na pena de comisso, perdendo o domínio útil como qualquer benfeitoria que tiver no terreno, se deixar de os fôros e décimas por espaço de três anos consecutivos.

6.º -- Incurrer ainda o foreiro, e seus sucessores, na pena de comisso, multa a do domínio útil se, dentro dos seis primeiros meses, não cercar em sua totalidade o terreno aforado, e se dentro de um ano não o tiver cultivado e edificado, maior parte, ou dentro de três anos não o tiver edificado completamente.

7.º -- Incurrer êle foreiro, na pena de comisso se, não tendo feito benfeitoria no terreno, mudar de domicílio para fóra do Município.

8.º - Ceder, sem estrepito judicial, ou embaraço de qualquer espécie o terreno fôr preciso para alargamento ou abertura de logradouros e vias públicas ou necessário a alguma obra de utilidade municipal.

9.º - Não poder o domínio útil do dito terreno ser transferido em partes a outras pessoas e, em caso de partilhas, por falecimento do foreiro, isto não seja possível atender; ficarão os herdeiros obrigados a eleger um cabecel que responda pelos fôros e decimais, ficando salvo a Prefeitura o direito de cobrar integralmente impostos do herdeiros que melhor lhe convier.

E tendo dito foreiro Alberto Chiquina, se obrigado e assinado o respectivo termo em livro próprio, aceitando as condições que ficam mencionadas, obrigando para isso seus bens presentes e futuros, fica a Prefeitura, com hipoteca legal sobre o terreno aforado e benfeitorias e, para ter sido passado o seguinte título de aforamento que, será pelo Sr. Prefeito assinado; depois de devidamente selado e subscrito pelo Secretário Municipal, ficando registrado no livro respectivo. Eu Paulino Test. Secretário Municipal, o subscrevo.

Dado e passado nesta Secretaria da Prefeitura Municipal de Marabá, aos 21 de Dezembro de 1973

Assinado a fls. 69 do Livro 13 de Dezembro de 1973

[Signature]  
PREFEITO