

**A SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL COMO CONDIÇÃO PARA A MOBILIDADE  
PENDULAR: UMA ANÁLISE DO DISTRITO DE BENFICA NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE BELÉM.**

Alex Baima Amaral Júnior  
Graduando em Licenciatura em Geografia pela Universidade da Amazônia  
[jamaralex@gmail.com](mailto:jamaralex@gmail.com)

Tainara Carvalho Garcia Miranda Filgueiras  
Graduanda em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal  
do Pará, membro do Programa de Ensino Tutorial. Belém, Pará, Brasil.  
[Tainaramiranda5@gmail.com](mailto:Tainaramiranda5@gmail.com)

Claudia do Socorro Carvalho Miranda  
Laboratório de Epidemiologia e Geoprocessamento do Centro de  
Ciências Biológicas e da Saúde da Universidade do Estado do Pará, Belém, Pará, Brasil.  
[cllaumiranda@gmail.com](mailto:cllaumiranda@gmail.com)

**RESUMO:**

A segregação residencial é decorrente das condições socioeconômicas dos indivíduos e está intrinsecamente relacionada a fatores históricos e culturais. Neste sentido a mobilidade pendular se apresenta como um meio para que os grupos sociais segregados tenham acesso à cidade. Assim, a presente pesquisa objetiva analisar as dificuldades encontradas pelos moradores das três localidades do distrito de Benfica, no município de Benevides, estado do Pará, na realização da mobilidade pendular dentro da Região Metropolitana de Belém. Desse modo a obtenção de dados se deu através de pesquisa de campo, que partiu da observação a fim de admitir a realidade da população que devido a segregação dos meios de vida urbana realiza diariamente a mobilidade pendular. Em seguida efetivou-se a aplicação de um questionário a 120 residentes do distrito de Benfica que diariamente utilizam o transporte público como meio de locomoção na Região Metropolitana de Belém em que a categoria de análise do fluxo pendular foi o trabalho. Dessa maneira, a partir da análise dos dados constatou-se que o movimento pendular diário ocorre pois os sujeitos da pesquisa estão inseridos em um contexto socioeconômico ao qual estão submetidos aos deslocamentos devido a possibilidade de moradia em áreas da região metropolitana com menor disponibilidades de equipamentos e serviços urbanos.

**Palavras-chave:** Segregação residencial; Mobilidade pendular; Espaço urbano; Trabalho.

**GT – 5:** Mobilidade, migração e espaço urbano.

## 1 INTRODUÇÃO

O espaço urbano, segundo Corrêa (1989) está condicionado a uma intensidade mutável na medida em que os fluxos acontecem, sejam eles cotidianos (mobilidade pendular entre residência e trabalho), sejam em menor frequência, como atividades de lazer. Entretanto, Villaça (2001) afirma que a mobilidade entre diferentes lugares acontece dentro de um espaço denominado intra-urbano, pois o termo refere-se ao fluxo de pessoas dentro da urbe, que pode ser caracterizado por uma ampla variação de tempo entre esses deslocamentos, fato que depende da localização nesse espaço. Trata-se de um estudo de caso, uma vez que tal estudo é indicado para questões de *como ou por que* ocorre um determinado fenômeno na contemporaneidade e

Nessa perspectiva, a mobilidade diária da população ou mobilidade pendular, pode ser definida como o deslocamento realizado por determinada população para ter acesso a bens, recursos, atividades e infraestrutura que sejam mínimos ou inexistentes no seu local de residência (CUNHA; PESSINI, 2008). Logo, a mobilidade pendular caracteriza-se como o deslocamento diário entre residência e trabalho, e é impulsionada pela segregação residencial existente, uma vez que os sujeitos que realizam a mobilidade urbana não a fazem por escolha, mas por necessidade, uma estratégia concebida dentro do espaço social metropolitano que contribui com o acesso da população a equipamentos urbanos (CUNHA; PESSINI, 2008).

Nesse contexto, a mobilidade torna-se um instrumento de estratégia para contornar a segregação socioespacial existente na urbe. Assim, Silva (2013) afirma que a segregação está relacionada com fatores históricos, políticos, econômicos e culturais, tornando-se um processo contínuo pois os grupos populacionais segregados não possuem ferramentas adequadas para contornar a realidade (SILVA, 2013).

Dessa forma, à partir dos pensamentos propostos e levando em consideração a disposição de equipamentos urbanos, os agentes modeladores e a teia de relações intrínsecas, ao se analisar o espaço da Região Metropolitana de Belém (RMB)<sup>1</sup>, no estado do Pará, percebe-se que, de certa forma, a população da RMB, depende da metrópole, município de Belém, para ter acesso às suas demandas. Tal acesso está relacionado a emprego, hospitais, locais de consumo, setores comerciais e, sobretudo, obtenção de empregos.

---

<sup>1</sup>Composta pelos municípios de Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Barbara do Pará e Santa Isabel do Pará.

Deste modo, observa-se que o município de Belém, dentro da RMB tem em seu território a maior concentração de bens, serviços, recursos e equipamentos urbanos (infraestrutura, bens e serviços), impulsionando diariamente uma conversão de fluxos populacionais de moradores residentes de outros municípios para exercer atividades de trabalho e/ou estudo, caracterizando a mobilidade pendular. Nesse contexto, as localidades de Benfica, Murinim e Santa Maria, situadas no Distrito administrativo de Benfica, pertencentes ao município de Benevides na RMB, estão inseridos como local de residência de indivíduos que realizam esse deslocamento para exercer suas atividades diversas.

A população desse distrito, ao longo dos anos vem estabelecendo relações intensas com os municípios vizinhos na RMB, sobretudo os que ficam no sentido da centralidade metropolitana. Assim sendo, faz-se necessário estudar a mobilidade diária da população, no intuito de compreender a realidade dessas comunidades, no que diz respeito asua condição socioeconômica e as necessidades de equipamentos urbanos.

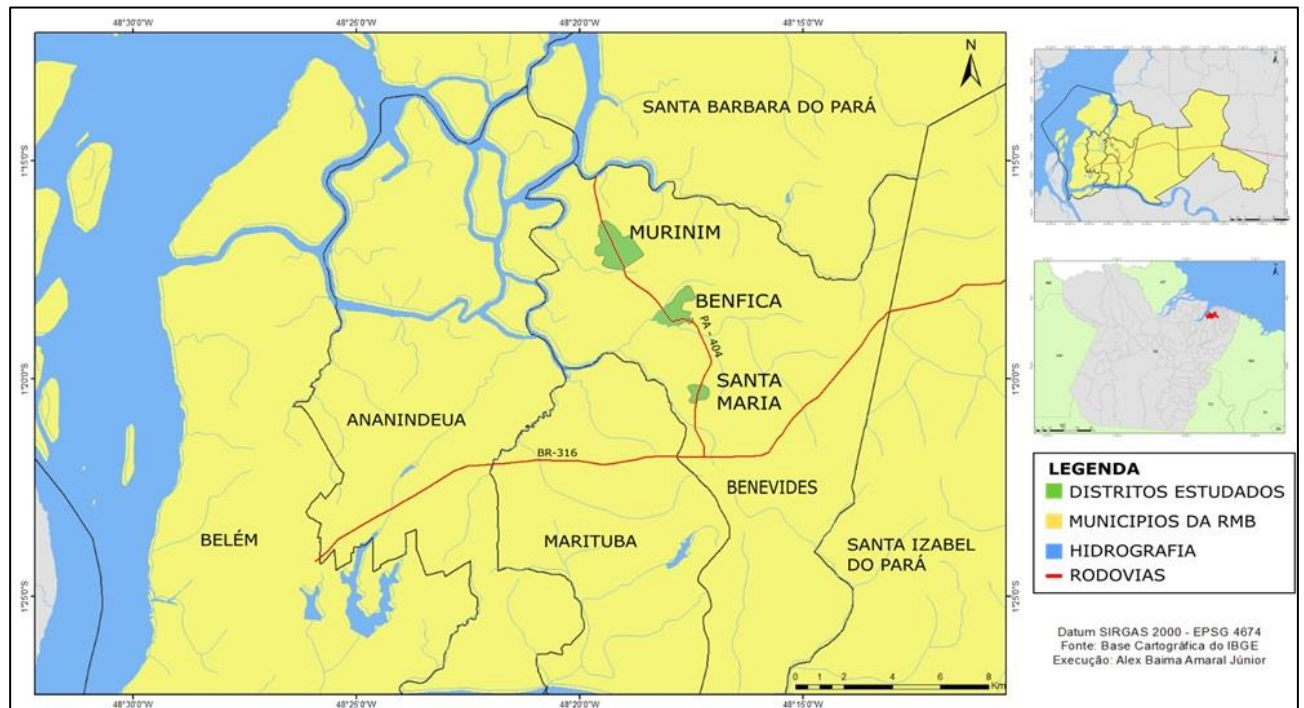
A presente pesquisa, objetiva, analisar as dificuldades encontradas pelos moradores das três distritos localidade do distrito de Benfica, no município de Benevides, estado do Pará, na realização da mobilidade pendular dentro da Região Metropolitana de Belém.

## **2. METODOLOGIA**

### **2.1. Área de estudo**

A área de estudo compreende ao distrito de Benfica, formado pelas localidades de Benfica, Murinim e Santa Maria, situados no município de Benevides (01° 21' 41" S 48° 14' 41" W) pertencente à mesorregião Belém no estado do Pará, Brasil. O distrito foi eleito como campo da presente pesquisa por representar um exemplo típico de mobilidade pendular, resultado da desigualdade territorial existente na RMB, conforme figura 1, nota-se que há uma distância considerável entre as localidades do referido distrito e Belém, centro da Região Metropolitana.

Figura 1 – Localização dos distritos Benfica, Murinim e Santa Maria na RMB



Fonte: Base cartográfica do IBGE/ LAIG-UFPA. Execução: autoria própria.

## 2.2. Desenho do estudo

Trata-se de um estudo de caso, uma vez que tal estudo é indicado para questões de *como* ou *por que* ocorre um determinado fenômeno na contemporaneidade e em situações onde o investigador tem pouco controle sobre os eventos (YIN, 2005).

A coleta e informações foi realizada através de pesquisas bibliográficas e pesquisa de campo. Na pesquisa bibliográfica, as questões levantadas pela comunidade científica, sociedade geral e pelo Estado estão sujeitas à respostas pautadas na reflexão sistemática (CHIZZOTTI, 2006).

No procedimento de obtenção de dados em campo, o estudo partiu da observação a fim de admitir a realidade da população que devido a segregação dos meios de vida urbana realiza diariamente a mobilidade pendular. Em seguida efetivou-se a aplicação de um questionário (15 perguntas fechadas) a 120 residentes do distrito de Benfica que diariamente utilizam o transporte público como meio de locomoção na RMB. Através da inserção na linha ônibus que cumpre o itinerário Murinin-Castanheira, se deu a aplicação do instrumento de coleta de dados, ao qual

objetivou recolher informações acerca do perfil do usuário e o local de exercício de suas atividades laborais.

A categoria de análise do fluxo pendular foi o trabalho, ao qual se justifica pela sujeição da população menos abastada ao aceite de oportunidades de empregos, independentemente do ônus de enfrentar longas distâncias, consumir tempo além da jornada de trabalho dentro dos transportes coletivos, que em sua maioria atende os bairros de forma desigual ressaltando a precariedade do sistema de transporte público na RMB.

Os dados quantitativos foram analisados conforme tabulação das respostas obtidas no questionário. Construiu-se, portanto, um banco de dados para facilitar a análise das respostas, bem como a frequência das mesmas.

### **3 REFERENCIAL TEÓRICO**

Ao se pensar no espaço urbano é necessário entender a dinâmica de seu funcionamento, ou seja, sua produção, reprodução. Deste modo a produção do espaço urbano pode ser definida como “consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2017, pg. 43).

No entanto, entre estes agentes o Estado tem papel preponderante como produtor do espaço. Segundo Corrêa (1989) a atuação do Estado tem caráter regulatório sobre o uso do solo, bem como entidade promotora de equipamentos que atendam a população. Samson (1980), por sua vez afirma que os interesses políticos e econômicos distintos em cada região condicionam a atuação do Estado.

Nesse contexto o ambiente construído é a materialização dos processos sociais realizados pelos agentes sociais que moldam o espaço urbano. Estes agentes estão inseridos em uma temporalidade e espacialidade própria. Desse modo, no mundo capitalista, os objetos construídos, isto é, o espaço produzido, é reflexo do momento histórico em que os agentes estão inseridos. Isto pode ser percebido pelo duplo caráter da noção de produção, que segundo Carlos (2017)

se refere ao próprio processo constitutivo do humano (enquanto ser genérico) e tem um caráter histórico. Mais do que pensar uma produção específica, o conceito em Marx é globalizante e aponta tendências contraditórias – renovação, conservação, preservação, continuidade e rupturas (CARLOS, 2017 pg. 55)

Ainda nesta perspectiva dual, Carlos (2017, pg. 56 apud Lefebvre) afirma que há “de um lado, a produção de objetos, produtos, mercadorias (o que significa dizer que o processo de produção gera um mundo objetivo) e também a produção do espaço como condição de reprodução da vida social”. Pode-se articular que o mundo objetivo de Lefebvre está relacionado com o que Harvey (2014) sugere sobre o capitalismo e a urbanização, em que:

O capitalismo precisa da urbanização para absorver o excedente de produção que nunca deixa de produzir. Dessa maneira, surge uma ligação íntima entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização. Não surpreende, portanto, que as curvas logísticas do aumento da produção capitalista sejam, com o tempo, muito semelhantes às curvas da urbanização da população mundial”(HARVEY, 2014 pg. 30)

Corroborando com o pensamento de Harvey, Carlos (2017) diz que no modo de produção capitalista o espaço produzido, nesse caso o espaço urbano, tende a ser mercadoria, pois as atividades humanas são incorporadas e redefinidas conforme a ordem do capital, atingindo, ou limitando, o acesso às condições necessárias para a realização da vida através do valor de troca e não do valor de uso.

Consequentemente, para absorver este excedente do capitalismo, as intervenções urbanas, através de edifícios, grandes obras e até mesmo construção de conjuntos populares, se dão em conformidade com o próprio modelo de produção mundial. Isto acentua o problema habitacional e denota a proporcionalidade existente na relação capitalismo / urbanização, uma vez que as desigualdades econômicas do sistema capitalista ficam evidenciadas na segregação residencial existente no enredo urbano, haja vista que com a saturação dos centros há uma tendência de especulação imobiliária em outros terrenos, que vai indo em direção da intermediação entre centro e periferia, empurrando a população economicamente vulnerável, cada vez mais para “fora” da cidade.

Com relação a estas questões segregacionistas existentes no espaço urbano, para Corrêa, o Estado produz a segregação de modo explícito, na medida em que o ordenamento territorial realizado pelo estado, de certa forma, afasta das áreas de amenidades alguns grupos sociais:

“Através de política conjugada de renovação urbana – abertura de modernas vias de tráfego – o Estado capitalista viabiliza simultaneamente vários interesses. De um lado via expulsão dos pobres residentes em cortiços junto ao centro da cidade, redireciona a segregação residencial e viabiliza o capital imobiliário que tem oportunidade de realizar bons negócios em áreas onde o preço da terra é, pela proximidade do centro, bastante elevado: é a renovação urbana. Mas viabiliza também a ampliação do capital de empreiteiras e cria condições de uma circulação mais eficiente, viabilizando assim a produção de novos meios de transporte, entre eles e aqueles de uso individual.” (CORRÊA, 1989, p.28)

Esses grupos socialmente excluídos têm na autoconstrução de loteamentos periféricos e nas políticas habitacionais do Estado e nas favelas, suas alternativas para obter moradia (CORRÊA, 1989). Dessa maneira, Souza (2003) diz que a desigualdade habitacional não se dá apenas por caráter econômico, mas aponta outros fatores excludentes como:

o fator étnico ('racial'), não esteja entrelaçado, historicamente, com o fator renda: a maioria dos moradores de favelas nas cidades do Sudeste, do Nordeste e do Centro-Oeste do Brasil é afrodescendente (negros e mulatos), e mesmo no Sul do país, onde há uma presença muito mais expressiva de brancos pobres residindo nas favelas, boa parte da população favelada descende de escravos africanos; isso mostra, muito eloquentemente, a força de inércia de uma 'liberdade' formalmente conquistada há mais de um século, mas que não veio acompanhada de condições de acesso a qualificação profissional, à educação e à moradia digna, do que resultou uma reprodução, geração após geração, de um quadro geral de pobreza e estigmatização. No Norte do país, além da presença dos afrodescendentes, os descendentes de um outro grupo oprimido, os indígenas (descendentes esses denominados de 'caboclos'), representam parcela considerável dos moradores de áreas pobres. Seja como for, em alguns outros países, o fator étnico é que acaba sendo o principal, de modo muito claro. (SOUZA, 2003 pg. 66-67)

Deste modo, Souza afirma que a segregação, em sua maioria acontece de maneira induzida, pois não é por escolha que as pessoas vivem em determinados lugares por questões de ordem econômica, que acabam por erradicar a pobreza afastando os pobres do centro das cidades.

Assim, mesmo quando pessoas pertencentes a esses grupos sociais excluídos adquirem condições para residirem em locais com maior infraestrutura, "relutam em abandonar o gueto ou equivalente, se aventurando a morar em outras partes da cidade, mesmo tendo condições econômicas para isso" (SOUZA, 2003 p.70). é necessário que não se interpretado como auto reprodução da segregação, mas medo, por ainda existirem, na sociedade

a persistência de certos preconceitos ou ódios, disseminados no interior da sociedade, que dificulta a mobilidade espacial dos membros de grupos minoritários, mesmo quando alguns deles alcançam um poder aquisitivo suficiente para residir em áreas de mais alto status." (SOUZA, 2003 pg. 70)

Neste contexto, os agentes que produzem o espaço urbano, sobretudo o Estado, além dos proprietários fundiários, promotores imobiliários (CORRÊA, 1989) exercem seletividade sobre o consumo de determinados pontos da urbe. Essa seletividade se traduz na desigualdade habitacional que, em termos de segregação, é refletido na dificuldade de acesso à serviços específicos e/ou, até mesmo, equipamentos urbanos necessários para a dignidade da pessoa humana.

### **3.1 A mobilidade pendular em decorrência da segregação residencial.**

Se a produção do espaço urbano é pautada na desigualdade e a urbanização é o meio pelo qual o excedente do capitalismo é absorvido, logo as fragmentações socioespaciais que limitam o consumo do espaço ressaltam a característica da cidade como mercadoria para a acumulação capitalista (CARLOS, 2007). Harvey (2004)<sup>2</sup> define o desenvolvimento desigual, próprio do capitalismo, como beneficiamento de classes abastadas, ou seja, beneficia ricos em detrimento de pobres. No contexto urbano isto se expressa nos espaços excludentes existentes em uma cidade, que em sua maioria são respaldados pelo Estado.

Para Harvey (2004) o desenvolvimento desigual urbano é perceptível através das intervenções urbanísticas, que em sua maioria não ocorre em bairros periféricos, considerados não rentáveis, mas em suma, nos bairros próximos ao entro econômico das cidades, privilegiando, desta maneira, alguns lugares específicos. Deste modo, os diferentes locais de residência influenciam, inclusive, na destinação de políticas públicas, ratificando a segregação residencial pautada na diferenciação socioeconômica (VILLAÇA, 2000; MARQUES, 2005; TORRES, 2005).

Assim, para usufruir da infraestrutura da cidade e para se movimentar de suas residências, em bairros distantes, até seus locais de trabalho. No entanto, apesar de a movimentação no espaço urbano acontecer de maneira peculiar a cada indivíduo, a forma de apropriação do espaço é determinada historicamente, segundo, especialmente, pelas suas condições (SPOSITO, p. 134)

Neste contexto, Corrêa (1989) elucida que os deslocamentos cotidianos na urbe estão intrinsecamente relacionados entre áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, assim como fluxo para atividades de lazer ou consumo de serviços como hospitais, escolas ou ida ao shopping center. Assim, Beaujeu-Garnier (1980) corrobora com Corrêa (1989), quando diz que

de fato, há enorme número de pessoas envolvidas nesse movimento diário, comumente realizado duas vezes por dia, poderemos restringir o uso do termo 'commuting' a movimentos que encerram três características: apreciável extensão, uso de alguns meios de transporte mecânicos e certo grau de convergência. (BEAUJEU-GARNIER, 1980, pg. 292-293)

---

<sup>2</sup> Segundo Harvey (2004, p.45): "*L'urbanisation du capital eut des implications profondes. La ville keynésienne fut conçue comme un artefact de consommation et sa vie sociale, politique et économique s'organisa autour du thème d'une consommation soutenue par l'Etat et financée par la dette. L'axe des politiques de la ville se déplaça des questions d'alliances et de rapports de classes vers des coalitions d'intérêts plus diffuses centrées sur les thèmes de la consommation, de la distribution, de la production et du contrôle de l'espace*".



Desse modo, a problemática relacionada aos deslocamentos cotidianos realizados no contexto urbano está intimamente conectada com a distância do local de moradia e o local de atividade. Na presente pesquisa, a análise se dá na distância entre localidade de moradia e local de trabalho, dos indivíduos. Não excluindo que existam outros fatores motivadores para que haja a execução de mobilidade na cidade. Isto posto Corrêa (2000) diz que a segregação residencial capitalista surge da localização diferenciada das classes no espaço urbano.

Assim, utilizando o espaço urbano da Região Metropolitana de Belém para analisar a mobilidade urbana decorrente da segregação residencial existente, faz-se necessário fazer breves considerações sobre sua formação. A estrutura da expansão urbana de Belém, segundo Moreira (1966) passou por três fases: fase ribeirinha, fase de penetração e fase de continentalização. Ao qual somente em sua fase de continentalização, padrão de ocupação amazônico estrada-terra firme-subsolo, o processo de crescimento demográfico e expansão da malha urbana se intensificou (GONÇALVEZ, 2015).

No entanto, a dispersão demográfica que se efetivou na fase de continentalização proposta por Moreira (1966), deu prosseguimento à fase de metropolização (TRINDADE JR, 1998) em que houve um processo de desconcentração demográfica, para além da primeira léngua patrimonial de Belém em que uma malha urbana única emerge pela incorporação de cidades e vilas próximas. Nesse contexto, a expansão de Belém, o surgimento de novos municípios e a utilização de rodovias, em substituição aos rios que outrora foram a principal via de deslocamento na Amazônia, começam a produzir um cenário com características metropolitanas.

Para Di Méo (2008), desde a concepção da Grécia antiga, a palavra metrópole se refere à oferta de bens e serviços que uma cidade-mãe oferece para uma região. Desse modo, Belém exerce um domínio territorial sobre uma região desde o período do Brasil colônia. No entanto, a fase de metropolização proposta por Trindade Jr (1998) diz respeito aos novos objetos e à emergência de um modo de vida moderno, que são característicos da forma de metropolitana contemporânea (BENKO, 2002).

Nessa perspectiva, pode-se destacar dois períodos distintos da metropolização de Belém, sendo o primeiro caracterizado pela concentração interna e o segundo pelo espalhamento da população, dessa maneira houve uma mudança enquanto a forma da metrópole, de compacta à dispersa (TRINDADE JUNIOR, 2006).

Desse modo, apesar da metropolização histórica de Belém como “cidade-mãe” (DI MÉO, 2008) para a região amazônica, é na atuação do Estado contemporâneo, como facilitador, que

instituições e empresas privadas vinculadas aos novos segmentos de atividades do capital são atraídas pelo investimento em comércio e serviços afim de atender a população (AMARAL, 2014). É nesse contexto de readequação da dependência que Belém continua exercendo centralidade, sobretudo a seu entorno, a RMB.

Assim a conurbação<sup>3</sup> existente na região metropolitana de Belém, e a dependência de alguns municípios e vilarejos em relação à Belém ressaltam a segregação residencial existente na RMB, uma vez que a concentração de serviços e equipamentos urbanos em Belém é traduzido pela necessidade de mobilidade diária da população de outros municípios componentes da RMB para o município de Belém. Mobilidade que se dá, sobretudo pela concentração de ofertas de empregos, impulsionando a população de municípios adjacentes à deslocar-se como forma de reprodução humana e do capital.

O trabalho e o deslocamento para chegar ao local de trabalho não são exclusividades da RMB, pois no mundo capitalista isto é o habitual do proletariado. Cotidiano que para Oliveira (1999) é

o ponto de partida para a investigação da realidade, pois ela não está à margem da vida de cada dia. Mas o cotidiano não é só isso, é também o receptáculo da passividade, da desesperança, da repetitividade enfadonha, da falta de perspectiva, enfim, da miséria do dia a dia. (OLIVEIRA, pg. 203)

Diante do exposto, acerca do crescimento das áreas metropolitanas brasileiras, Maricato (2001) afirma que a partir de 1999, uma das periferias que mais cresceram foi a de Belém, chegando a 157%. De modo que de 1984 a 2010, a cidade de Belém, especificamente, cresceu 1000% (COSTA, 2016). Pode-se dizer, portanto, que o crescimento da ocupação urbana, que está diretamente relacionado com o crescimento populacional não foi sucedido de políticas públicas que atendessem a demanda populacional (MANSUR et al., 2016).

Nesse contexto, Belém possui um caráter central quanto a sua hierarquia dentro da RMB, pois o crescimento se dá em conjunto com o crescimento econômico: oferta de bens e serviços (AMARAL, 2014), e investimentos em intervenções urbanísticas (HARVEY, 2014). O que é salientado pelo IPEA (2010) ao assegurar que, em Belém, as atividades econômicas ordenam o território de modo centralizador, sobretudo no que diz respeito à infraestrutura e à disponibilidade de serviços.

---

<sup>3</sup>“A palavra conurbação traduz do ponto de vista semântico a ação de reunir em um todo, diversos núcleos e cidades pela unificação das suas malhas urbanas, respeitando uma hierarquia funcional” (Meyer (2000, p.7).

Dessa maneira, obviamente, Belém exerce atração sobre a população dos demais municípios da RMB, e isto se comprova pelo censo de 2010 (IBGE, 2019) que descreve Belém como pólo de atração para 121.821 mil pessoas, significando 67% do total da mobilidade pendular no Pará.

Assim sendo, a presente pesquisa analisa a mobilidade pendular dentro da RMB, utilizando especificamente a variável trabalho como motivo de deslocamento de seus bairros para a Belém para realizarem a venda de sua força de trabalho diário. Nesse contexto a amostra dos residentes do distrito de Benfica, em sua maioria realiza a mobilidade pendular diariamente com destino os seus locais de trabalho.

#### 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

De acordo com os dados obtidos na pesquisa de campo no que diz respeito as dificuldades encontradas pela população em residir no distrito, de Benfica, três foram apontadas pelos participantes da pesquisa como os principais problemas, conforme tabela 1.

Tabela 1 – Dificuldades encontradas pela população em residir no distrito de Benfica

Ônus de residir na localidade		
Dificuldade	Indivíduos	%
Distância	59	49,2
Violência	7	5,8
Transporte público precário	54	45
Total	120	100%

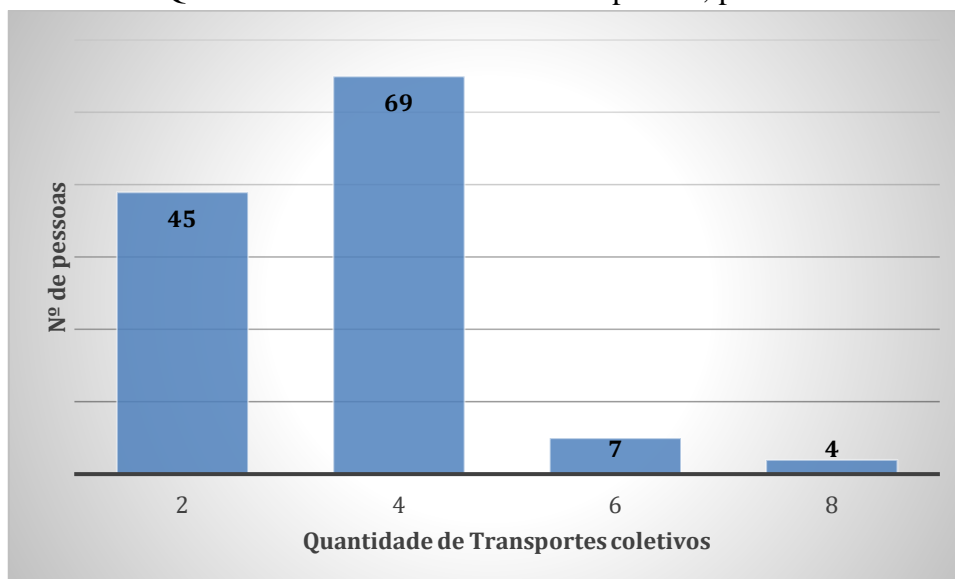
Fonte: pesquisa de campo

Nota-se, portanto que a principal dificuldade enfrentada pelos indivíduos está na distância da localidade em relação à seus respectivos locais de trabalho (49,2%), seguida pelas condições precárias do transporte público que atende as localidades pertencentes ao distrito de Benfica. Faz-se necessário ressaltar, que somente uma linha de ônibus, operando com uma frota relativamente pequena, funciona como transporte público para a população destas localidades, sendo insuficiente em determinados momentos do dia para atender a demanda.

Posteriormente levantou-se a quantidade de transportes coletivos (ônibus), conforme gráfico 1, utilizados por cada indivíduo para chegar a seu destino, pois na região metropolitana

de Belém ainda não se tem implantado o bilhete único, logo, usuários, como os moradores do referido distrito, em sua maioria, precisam utilizar mais de um ônibus, visto que isto se apresenta como um agravo, pois a linha Murinin-Castanheira em seu itinerário se limita às rodovias: PA-404, que liga o distrito à BR-316; BR-316, do KM-17 ao KM-0, que fica no limite territorial do Município de Belém.

Gráfico 1 – Quantidade de coletivos utilizados por dia, por indivíduo.



Fonte: pesquisa de campo.

Logo, de acordo com o gráfico é notório (57,5%), utilizam durante o dia, quatro conduções para se locomover no espaço intrametropolitano, sendo dois ônibus no sentido casa-trabalho e dois ônibus no sentido trabalho-casa. Há ainda casos mais extremos, em que um pequeno número de pessoas necessita usufruir de 6 ou 8 conduções diariamente.

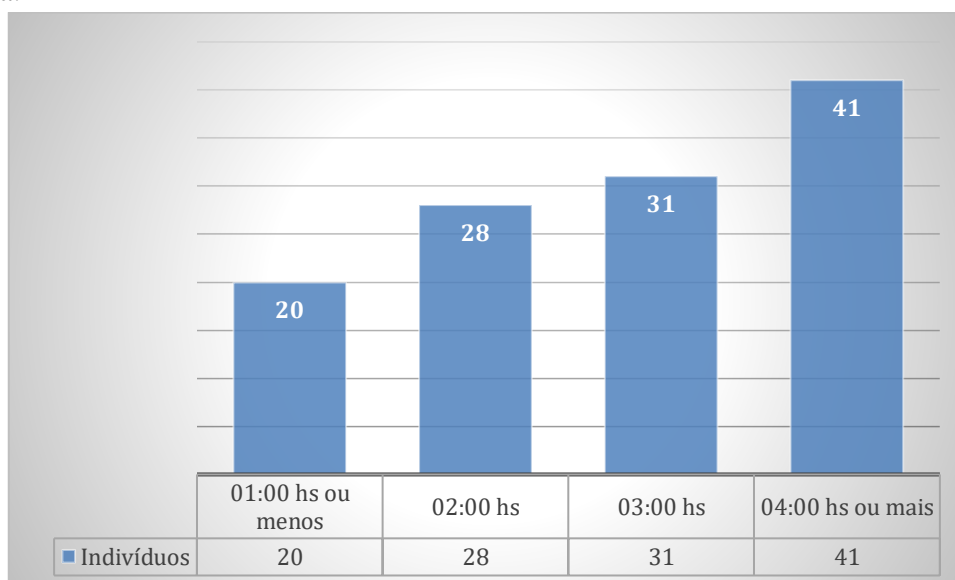
Segundo Carmo e Costa (2017) o fluxo intenso do deslocamento diário para trabalho dentro da RMB, com destino à Belém gira em torno de 100 mil pessoas, em que “Ananindeua é responsável por 71% desse deslocamento, seguido por Marituba (12%) e Benevides (4%)” (CARMO; COSTA, 2017, pg. 12). Corroborando, para efeito explicativo, a sequência percentual apresentada, coincide respectivamente com os municípios vizinhos imediatos a Belém, em que Benevides, município incumbido por 4% da mobilidade pendular é o município em que o distrito estudado está inserido.

Mediante as informações supracitadas, levanta-se a questão da relevância de se estudar o caso do distrito de Benfica, pois a mobilidade pendular exercida por sua população na RMB

constitui apenas parte dos 4% realizados por Benevides. Entretanto, para fins de compreender a realidade específica da população, os ônus enfrentados na realização da mobilidade e de que modo essa população está “presa” em suas localidades é que a pesquisa realizou-se.

Dessa maneira, o gráfico 2, representa a quantidade de horas gastas pelos indivíduos na utilização do serviço público de transporte. Vale ressaltar que as horas gastas no trânsito são horas que excedem a jornada de trabalho, pode-se incluir também, as horas gastas para conseguir utilizar a linha de ônibus que atende ao distrito, pois a mesma possui frota reduzida que não atende à demanda de maneira satisfatória nos horários de pico.

Gráfico 2 – Horas utilizadas no trânsito para deslocamento diário pela população do distrito de Benfica.



Fonte: pesquisa de campo.

De acordo com os dados percebe-se que somente 16,7% dos indivíduos passam 1 hora ou menos no transporte coletivo, enquanto que a maioria dos entrevistados gasta no mínimo 2 horas no seu deslocamento diário, com destaque para a grande quantidade de pessoas (34,2%) que do seu “tempo livre” passa 4 horas no ônibus por dia.

Estima-se que o tempo no trânsito em cada sentido, ida para o trabalho e retorno para suas residências, representa a metade do total de tempo gasto no transporte de massas, por cada indivíduo, podendo ser levado em consideração os imprevistos diários que ocasionam engarrafamentos, de modo que haja variação de tempo no trânsito. Os dados obtidos correspondem ao tempo padrão estimado por cada participante.

Nesse contexto, questiona-se o porquê de essa população que enfrenta dificuldades diárias para locomover-se de suas residências para seus locais de trabalho, continuam a aceitar a atual configuração. Ou melhor, será que a habitação em si é um fator relevante para que se continue residindo tão distante do seu local de trabalho? A tabela 2, a partir da condição econômica do local de residência dos indivíduos exprime indícios da permanência no distrito.

Tabela 2 – Característica da residência quanto a natureza da posse por individuo residente no distrito de Benfica.

Característica da habitação		
Tipo de residência	Indivíduos (n)	(%)
Própria	91	75,8
Alugada	11	9,2
Cedida	18	15
Total	120	100

Fonte: pesquisa de campo

Pode-se inferir, portanto, que o fato de residir em uma casa própria, ou onde o valor do uso do solo seja mais barato é um fator de fundamental relevância para a camada pobre da população. Isto se evidencia, pelos dados contidos na tabela acima, pois dos 120 indivíduos entrevistados, 91 residem em casa própria e outros 18 em residência cedida por algum familiar. Corrêa (1989) corrobora quando diz que a segregação é um meio de controle social, pois a classe operária, sujeito da pesquisa, constitui grupos sociais que são mantidos distantes dos privilégios urbanos por meio do fator econômico.

Nesse contexto, Souza (2003) reitera que a sensação de abandono, está longe de seus entes, e a persistência dos preconceitos que produzem o espaço se apresentam como empecilhos para que haja uma mobilidade definitiva, não mais pendular, desses sujeitos, mesmo quando alcançam poder aquisitivo que os permita residir em bairros com mais amenidades. Portanto, deve se considerar estes três fatores para a permanência da população estudada residindo no distrito de Benfica.

Corrêa (2000) destaca que as desigualdades existentes no contexto urbano são ressaltadas pela mobilidade urbana, ou seja, os deslocamentos realizados diariamente. Dessa maneira, a posse e o controle do uso da terra condicionam a segregação residencial pela disparidade de valoração do solo urbano (LEFÉBVRE, 1976 apud CORREA, 2000). Assim, Corrêa (2000) diz

que na cidade capitalista, a segregação emerge desta localização diferenciada das classes. E isto se expressa na localização da população de Benfica, juntamente com os fatores negativos a que são sujeitos.

Desse modo, Pacheco (2001) sobre os fluxos de pessoas e de veículos que se manifestam em diferentes intensidades e com distintas interações possui uma natureza diferenciada em que a sociedade de classes é o cerne.

Corroborando com os resultados alcançados Corrêa (1989) afirma que o fato dos grupos sociais excluídos instalarem-se nas poucas opções de moradia, quase sempre afastadas das áreas de amenidades diz respeito à realidade socioeconômica e não por questão de escolha. Diante do exposto, evidencia-se que os habitantes das áreas periféricas, como os distrito de Benfica, estão sujeitos a ausência de políticas públicas urbanas que atendam suas necessidades para que não necessitem cumprir a mobilidade pendular diariamente, ou medidas que torne menos degradante a jornada de deslocamentos realizada pela população deste distrito, como o aumento do itinerário e o aumento da frota do transporte de massa que atende os indivíduos.

### **3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante do exposto, entende-se que os indivíduos participantes da pesquisa constituem um grupo segregado residencialmente que por consequência estão sujeitos a realizar o deslocamento pendular, haja vista que os locais de trabalho desta população segregada, em suma, localizam-se em áreas com infraestrutura privilegiada, porções estratégicas da RMB, majoritariamente convertendo-se ao centro metropolitano.

Neste contexto, o custo da moradia na parte central de uma metrópole tende a ser alto. Na Região Metropolitana de Belém não é diferente. Este fato contrasta com a realidade econômica vivenciada pelos residentes do distrito de Benfica, que por uma segregação imposta pela ação regulatória do Estado sobre o uso do solo, são forçados, do ponto de vista econômico, a permanecer residindo em uma localidade distante de seus locais de trabalho, submetendo-se, assim, como uma das únicas alternativas para se inserir no mercado de trabalho, ao enfrentamento das longas jornadas utilizando em média 4 transportes coletivos diariamente e encarando 4 horas ou mais no movimento pendular.

Dessa maneira, como medida mitigadora da problemática enfrentada pela população residente em Benfica e que precisa locomover-se diariamente, sugere-se que logisticamente a implantação de linhas de transporte público cujo itinerário adentre o município de Belém (Centro metropolitano) e o aumento da frota de ônibus que atende o distrito seja o ponto de partida. No entanto, políticas públicas que gerem emprego para o município de Benevides, sobretudo para o distrito de Benfica, além do melhoramento da malha urbana com descentralização de equipamentos urbanos na RMB é a providencia adequada, a longo prazo, para a diminuição da desigualdade que impulsiona a mobilidade pendular da população do distrito de Benfica.



#### 4 REFERÊNCIAS

AMARAL, M. D.; SABINO, T. A metrópole e a região na Amazônia: uma análise da centralidade de Belém - DOI 10.5216/ag.v9i1.22674. **Ateliê Geográfico**, v. 9, n. 1, p. 138-162, 14 jul. 2014.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia da população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.

BENKO, G. Mundialização da economia, metropolização do mundo. **Revista do departamento de geografia da USP**, São Paulo, n. 15, p. 45-54, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios** / Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito (organizadores). – 1 ed., 5ª reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2017.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p. Inclui bibliografia. 1. Espaço 2. Cidade 3.

CARMO, Monique Bruna Silva do; COSTA, Sandra Maria Fonseca da. **A Expressão Metropolitana da Região Metropolitana de Belém: ainda há a Cidade Primaz?** In: Anais do XVII ENANPUR, São Paulo, 2017.

CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. Petrópolis: Vozes, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo. Editora Ática S.A. 1989.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre Agentes Sociais, Escala e produção: um texto para discussão. In: **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios** / Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito (organizadores). – 1 ed., 5ª reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2017.

COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos. **Quarenta Anos de Regiões Metropolitanas no Brasil: um breve balanço exploratório**. Brasília: IPEA 2013. Disponível em: Acesso em: junho de 2019.

CUNHA, J.M.P.; PESSINI, D. A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000. **Revista Latinoamericana de Población**. Año 1, No. 2. Enero/Junio, 2008. Disponível em: . Acesso em 16 de novembro de 2018.

DI MÉO, G. **Introdução ao debate sobre a metropolização**. Confins, São Paulo, n. 4, p. 2-11, 2008.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 3. ed., 1ª reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2015.

HARVEY, D. L'urbanisation du capital. **Actuel Marx**, v. 1, n. 35, p. 41-70, 2004.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana** / David Harvey; tradução Jeferson Camargo. – São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

MANSUR, Andressa V. et al. **An assessment of urban vulnerability in the Amazon Delta and Estuary: a multi-criterion index of flood exposure, socio-economic conditions and infrastructure**. Sustainability Science, p. 625–643, 2016.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, Cidades**. Alternativas para a Crise Urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOREIRA, Eidorfe. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária/UFPA, 1966.

OLIVEIRA, José Ademir de. **As pequenas cidades da Amazônia: espaços perdidos e reencontrados**. São Paulo: Contexto, 1999.

PACHECO, J. B.. O CONCEITO GEOGRÁFICO DE BAIRRO: uma aplicação à questão do Sítio Campinas/Basa e da Ilhinha. **Revista de Políticas Públicas**, v. 5, n. 1.2 (2001). Disponível em: <<http://www.periodicoseltronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/3702>>. Acesso em: 20 de março de 2019.

SAMSON, A. Le Rôle et les Instruments de la Planification Urbaine Face aux Mécanismes Fonciers et Immobiliers de Villes du Tiers-Monde. In: Durand-Iasserv, Alain (org.) **La croissance périphérique des villes du Tiers-Monde: le rôle de la promotion foncière et immobilière**. Talence: GEGET – Travaux et Documents de Géographie Tropicale, 1980.

SILVA, A. L. de A..O uso do solo e a vulnerabilidade socioespacial no bairro do Montese belém-pa.In: XIII Simpósio Nacional De Geografia Urbana, 13, 2013, Rio de Janeiro – RJ. ANAIS XIII

SIMPURB - Simpósio Nacional De Geografia Urbana, Rio de Janeiro: UERJ, 2013. Disponível em: <<https://docplayer.com.br/7612245-Uso-do-solo-e-a-vulnerabilidade-socio-espacial-no-bairro-do-montese-belem-pa-1.html>>. Acesso em: 15 de março de 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios** / Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito (organizadores). – 1 ed., 5ª reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.



TORRES, H. Medindo a segregação. In: MARQUES, E.; \_\_\_\_\_ (Org.). **São Paulo**: segregação, pobreza urbana e desigualdade social. São Paulo: Editora Senac, 2005.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. **A cidade dispersa**: os novos espaços de assentamentos em Belém. 1998. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

TRINDADE JÚNIOR, S.-C. Assentamentos urbanos e reestruturação metropolitana: o caso de Belém. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, n. 4, p. 39-52, 21 dez. 2006.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Fapesp, Lincoln Institute, Nobel, 2000.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Fapesp, Lincoln Institute, Nobel, 2001.

YIN, R. K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 3ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.