

**FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E MOBILIDADE URBANA:
PRÁTICAS ESPACIAIS DA COMUNIDADE ESTUDANTIL DO CAMPUS
UFPA DE ANANINDEUA (PA)**

**SOCIO-SPATIAL FRAGMENTATION AND URBAN MOBILITY: SPATIAL
PRACTICES OF THE STUDENT COMMUNITY AT THE UFPA ANANINDEUA
CAMPUS (PA)**

**FRAGMENTACIÓN SOCIOESPACIAL Y MOVILIDAD URBANA: PRÁCTICAS
ESPACIALES DE LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL DEL CAMPUS DE LA UFPA EN
ANANINDEUA (PA)**

Fellipe Costa Castro¹, Jovenildo Cardoso Rodrigues²

DOI: 10.54899/dcs.v23i94.6787

Recibido: 20/07/2026 | **Aceptado:** 17/08/2026 | **Publicación en línea:** 25/08/2026.

RESUMO

O presente artigo objetiva analisar os efeitos da fragmentação socioespacial sobre a mobilidade urbana no bairro Icuí-Guajará, cidade de Ananindeua, a partir das práticas espaciais e dos deslocamentos da comunidade estudantil do campus da UFPA, a partir de 2020. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa, com base em levantamento e análise bibliográfica, levantamento e análise documental, observações sistemáticas qualitativas, registros fotográficos, produção cartográfica e entrevistas semiestruturadas. Os resultados da pesquisa ilustram que as práticas espaciais associadas aos longos tempos de deslocamento, limitações na oferta de transporte coletivo e condições inadequadas de acessibilidade a espaços públicos e privados da cidade e da universidade, constituem resultado e condição de uma urbanização estatal territorialmente seletiva, da fragmentação da cidade, do padrão de ordenamento territorial da gestão urbana marcado por desigualdades socioespaciais e por uma lógica espacial fragmentada, elementos que impactam diretamente a permanência acadêmica e a qualidade de vida dos estudantes. A pesquisa possui a relevância de sistematizar um corpus de conhecimento que permita pensar em práticas espaciais e ações públicas de maneira a fortalecer o exercício da cidadania, a justiça espacial e o direito à cidade.

Palavras-chave: Fragmentação Socioespacial, Mobilidade Urbana, Práticas Espaciais, Ananindeua.

¹ Graduando em Licenciatura em Geografia, Universidade Federal do Pará (UFPA), Ananindeua, Pará, Brasil.
E-mail: fellipecostacastro2@gmail.com

² Doutor em Geografia, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, Pará, Brasil.
E-mail: jovengeo@yahoo.com.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5650-1168>

ABSTRACT

This article aims to analyze the effects of socio-spatial fragmentation on urban mobility in the Icuí-Guajará neighborhood of the city of Ananindeua, based on the spatial practices and travel patterns of the student community at the UFPA campus, beginning in 2020. The research adopts a qualitative approach, based on a literature review and analysis, a documentary review and analysis, systematic qualitative observations, photographic records, cartographic production, and semi-structured interviews. The research findings illustrate that the spatial practices associated with long commute times, limitations in public transportation availability, and inadequate accessibility to public and private spaces in the city and at the university constitute both the result and the condition of a territorially selective state-led urbanization, the fragmentation of the city, and a pattern of urban land-use planning marked by socio-spatial inequalities and a fragmented spatial logic—elements that directly impact students' academic retention and quality of life. This research is significant in that it systematizes a body of knowledge that enables us to consider spatial practices and public actions in ways that strengthen the exercise of citizenship, spatial justice, and the right to the city.

Keywords: Socio-Spatial Fragmentation. Urban Mobility. Spatial Practices. Ananindeua.

RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo analizar los efectos de la fragmentación socioespacial sobre la movilidad urbana en el barrio de Icuí-Guajará, en la ciudad de Ananindeua, a partir de las prácticas espaciales y los desplazamientos de la comunidad estudiantil del campus de la UFPA, a partir de 2020. La investigación adopta un enfoque cualitativo, basado en un estudio y análisis bibliográficos, un estudio y análisis documental, observaciones cualitativas sistemáticas, registros fotográficos, elaboración de mapas y entrevistas semiestructuradas. Los resultados de la investigación ponen de manifiesto que las prácticas espaciales asociadas a los largos tiempos de desplazamiento, las limitaciones en la oferta de transporte público y las condiciones inadecuadas de accesibilidad a los espacios públicos y privados de la ciudad y de la universidad, constituyen tanto el resultado como la condición de una urbanización estatal territorialmente selectiva, de la fragmentación de la ciudad y del modelo de ordenación territorial de la gestión urbana, caracterizado por desigualdades socioespaciales y por una lógica espacial fragmentada, elementos que repercuten directamente en la permanencia académica y la calidad de vida de los estudiantes. La investigación tiene la relevancia de sistematizar un corpus de conocimientos que permita reflexionar sobre las prácticas espaciales y las acciones públicas con el fin de fortalecer el ejercicio de la ciudadanía, la justicia espacial y el derecho a la ciudad.

Palabras clave: Fragmentación Socioespacial. Movilidad Urbana. Prácticas Espaciales. Ananindeua.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

INTRODUÇÃO

As cidades amazônicas vêm passando por intenso processo de urbanização do território nas últimas décadas do século XXI, com expansão urbana acelerada, reconfiguração e produção desigual do espaço urbano (Rodrigues, 2015; Trindade Jr, 2023). Esses processos, conforme aponta Becker (2013), estão diretamente relacionados às dinâmicas econômicas, políticas e territoriais que estruturam a região, resultando em padrões urbanos marcados pela fragmentação e pela desigualdade socioespacial (Rodrigues e Fernandes, 2025).

Nesse contexto, observa-se, que as novas configurações que despontam nas cidades da região amazônica têm fortes vinculações com a reestruturação urbana e reestruturação da cidade (Rodrigues e Rodrigues, 2021). Tais processos estão associados a relações econômicas ligadas ao interesse do grande capital juntamente com o Estado, como agente que requalifica determinadas áreas da cidade em detrimento de outras, provendo uma distribuição desigual de infraestrutura. (Santos; Filho; Cavalcante, 2024)

Vale salientar que a reestruturação em si não implica na substituição dos processos, formas e lógicas existentes em um certo tempo nas cidades. No entanto não se constitui como superficial, mas sobrepõe as permanências, a fim de que se tornem menos relevantes no contexto da cidade, porém gerando novas desigualdades econômicas (Ferreira e Silva, 2022) e socioespaciais (Rodrigues, 2015).

Na escala local, o município e cidade de Ananindeua, situado na Região Metropolitana de Belém (RMB), com a população de 507. 838 habitantes segundo o último Censo de 2022 (IBGE, 2023) configura-se como espaço marcado por intensos processos de estruturação urbana e estruturação da cidade (Rodrigues e Rodrigues, 2021), sobretudo a partir dos anos de 1990. Tais mutações espaciais contribuíram significativamente para a recomposição de novas centralidades urbanas na dinâmica metropolitana com permanências e rupturas notórias na habitação, no consumo, no serviço, na mobilidade, no trabalho e no lazer. (Rodrigues e Rodrigues, 2021; Rodrigues e Fernandes, 2025).

Na escala da cidade de Ananindeua, o Bairro Icuí-Guajará se destaca na paisagem urbana metropolitana, como um importante recorte de análise, uma vez que este tem passado por intensas transformações socioespaciais, embora preserve características de sua forma espacial periférica. O referido bairro passou a concentrar novos equipamentos públicos, como o campus da Universidade Federal do Pará (UFPA), além de espaços de lazer e serviços, configurando uma centralidade

emergente no contexto metropolitano. Contudo, essa centralidade contrasta com a persistência de limitações estruturais, especialmente no que se refere à mobilidade urbana, evidenciando contradições entre a valorização simbólica do território e sua efetiva funcionalidade. Nesse contexto, é possível distinguir a situação periférica, associada à localização geográfica e à distância em relação às áreas centrais, e a condição periférica, que se refere às formas desiguais de acesso aos serviços urbanos e às oportunidades oferecidas pela cidade, evidenciando que as práticas espaciais dos sujeitos são condicionadas por essas desigualdades. (Sposito, 2025)

Diante desse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar os efeitos da fragmentação socioespacial sobre a mobilidade urbana no bairro Icuí-Guajará, em Ananindeua, a partir das práticas espaciais e dos deslocamentos da comunidade estudantil do campus da UFPA, a partir de 2020, buscando compreender como as desigualdades socioespaciais se expressam no cotidiano e nas condições de acesso à cidade.

Os resultados da pesquisa ilustram que as práticas espaciais associadas aos longos tempos de deslocamento, limitações na oferta de transporte coletivo e condições inadequadas de acessibilidade a espaços públicos e privados da cidade e da universidade, constituem resultado e condição de uma urbanização estatal territorialmente seletiva, da fragmentação da cidade, do padrão de ordenamento territorial da gestão urbana marcado por desigualdades socioespaciais e por uma lógica espacial fragmentada, elementos que impactam diretamente a permanência acadêmica e a qualidade de vida dos estudantes. A pesquisa possui a relevância de sistematizar um corpus de conhecimento que permita pensar em práticas espaciais e ações públicas de maneira a fortalecer o exercício da cidadania, a justiça espacial e o direito à cidade

METODOLOGIA

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa para focar na melhor qualidade da análise de pesquisa, (Oliveira; Guimarães; Ferreira, 2023), fundamentada na compreensão das experiências cotidianas dos sujeitos no espaço urbano, a investigação toma como referência a vivência da comunidade estudantil do campus da Universidade Federal do Pará (UFPA), em Ananindeua, buscando analisar como a fragmentação socioespacial se expressa nas práticas espaciais da Mobilidade urbana e do Serviço. Nesse sentido, o estudo dialoga com as contribuições de Paola Jirón (2010) e Jirón e Gómez (2018), que enfatizam a centralidade da experiência vivida na análise da mobilidade urbana, compreendida não apenas como deslocamento físico, mas como prática social

atravessada por desigualdades socioespaciais.

Primeiramente, realizou-se uma pesquisa bibliográfica para delinear o problema de pesquisa (Sousa; Oliveira; Alves, 2021), em mister voltando à discussão da fragmentação socioespacial e da mobilidade urbana, com ênfase nas cidades amazônicas e nas especificidades do contexto paraense. Foram analisados documentos institucionais, como o Plano Diretor Municipal, dados do IBGE e reportagens de jornais locais, com o objetivo de compreender o processo de expansão urbana e a configuração recente do bairro Icuí-Guajará como uma centralidade emergente, marcada por contradições no acesso à infraestrutura e aos serviços urbanos.

No que se refere ao trabalho de campo, foram realizadas observações sistemáticas qualitativas no campus da UFPA/Icuí-Guajará e em suas principais rotas de acesso, contemplando pontos de parada de transporte coletivo, vias de circulação e espaços públicos. Essas observações possibilitaram a identificação de obstáculos à mobilidade, tais como precariedade viária, ausência de sinalização, iluminação insuficiente e inadequação dos equipamentos urbanos destinados aos usuários do transporte público. Os registros foram realizados por meio de anotações em diário de campo e documentação fotográfica, permitindo uma leitura qualitativa das condições de deslocamento no território.

A etapa central da pesquisa consistiu na realização de entrevistas semiestruturadas como a parte da pesquisa qualitativa em que faz um roteiro inicial como ponto de partida, mas é na conversa com o entrevistado que se constrói o processo de investigação (Castro e Oliveira, 2022). A entrevista foi feita com 14 estudantes universitários que frequentam o campus da UFPA/Icuí-Guajará e residem em diferentes bairros de Ananindeua e cidades que compõem a Região Metropolitana de Belém. A seleção dos participantes considerou critérios de diversidade territorial, de gênero e de condições socioeconômicas, com o intuito de apreender as múltiplas dimensões da desigualdade na experiência da mobilidade urbana. As entrevistas abordaram aspectos como tempo e custo de deslocamento, percepção de segurança, estratégias cotidianas de adaptação, avaliação das condições de transporte e impactos desses fatores na permanência acadêmica.

Complementarmente, foram realizados percursos acompanhados com parte dos entrevistados, inspirados na chamada “metodologia dos passos”, derivada da técnica da sombra proposta por Jirón (2010). Essa abordagem permitiu acompanhar, em tempo real, os deslocamentos cotidianos dos estudantes, registrando não apenas os trajetos percorridos, mas também as dificuldades enfrentadas, como longos tempos de espera, necessidade de baldeações, insegurança e desgaste físico. Tal procedimento possibilitou captar as dimensões sensíveis e subjetivas da mobilidade, evidenciando

como a fragmentação socioespacial se materializa na experiência concreta dos sujeitos.

Dessa forma, a articulação entre revisão bibliográfica, análise documental, observação de campo e entrevistas semiestruturadas permitiu uma compreensão aprofundada da relação entre fragmentação socioespacial e mobilidade urbana no bairro Icuí-Guajará, evidenciando seus impactos nas práticas espaciais e nas condições de permanência da comunidade estudantil.

FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E MOBILIDADE ESTUDANTIL: REVISITANDO CONCEITOS

A fragmentação socioespacial constitui uma ferramenta analítica para compreender tanto as transformações relacionadas à globalização quanto suas manifestações na escala intraurbana (Sposito, 1988). Associada às transformações do capitalismo, ela expressa contradições da urbanização e da produção desigual do espaço (Harvey, 1980; 1992). Nessa perspectiva, a mercantilização da cidade subordina progressivamente o valor de uso ao valor de troca, aprofundando desigualdades e formas de alienação dos sujeitos em relação ao espaço urbano (Lefebvre, 2016; Abate, 2021)

Para Lefebvre (2016), as próprias relações de produção, ao se expandirem e diversificarem, produzem conflitos que se materializam na organização do espaço. A cidade passa, assim, a apresentar áreas com condições distintas de valorização, infraestrutura e apropriação, estabelecendo uma relação contraditória entre centralidade e segregação. Nesse processo, determinados espaços são valorizados enquanto outros permanecem marginalizados, restringindo a apropriação da cidade por diferentes grupos sociais (Silva; Martines; Burgos, 2022; Menezes, 2023).

Dessa maneira, a fragmentação socioespacial expressa-se na segregação dos espaços urbanos, os quais são delineados e hierarquizados de acordo com critérios econômicos, resultando em um mosaico urbano composto por zonas de exclusão e privilégio. Tal processo conduz à emergência de enclaves urbanos distintos, onde o acesso a recursos, serviços e infraestrutura é distribuído de maneira desigual, exacerbando, assim, as clivagens sociais e espaciais.

A fragmentação socioespacial manifesta-se, portanto, pela diferenciação e pela ruptura entre partes da cidade. Prévôt-Schapira (2001) relaciona o conceito às dimensões espaciais, sociais e políticas da cidade contemporânea, marcada pela presença de enclaves que estabelecem descontinuidades em relação ao tecido urbano circundante. Salgueiro (1998) também destaca a existência de rupturas entre tecidos justapostos, substituindo relações de continuidade por formas crescentes de diferenciação espacial, isto é, implantações pontuais que introduzem uma diferença

brusca em relação ao tecido urbano que as cerca, seja um centro comercial em uma periferia rural ou um condomínio de luxo no interior de um bairro popular.

Essa interpretação, entretanto, não significa considerar as periferias como espaços homogêneos. Richmond, Jesus e Legroux (2023), por meio da noção de poliperiferia, chamam atenção para sua crescente heterogeneidade socioespacial. Dentro das próprias periferias coexistem áreas relativamente integradas aos circuitos urbanos e outras caracterizadas pela precariedade da infraestrutura e dos serviços, permitindo superar interpretações baseadas exclusivamente na oposição centro-periferia.

As desigualdades decorrentes dessa produção do espaço também remetem à discussão do direito à cidade. Harvey (2012) compreende esse direito não apenas como acesso individual aos recursos urbanos, mas como capacidade coletiva de participar da produção e transformação da cidade. A urbanização capitalista, ao direcionar investimentos e infraestrutura de maneira desigual, contribui para a formação de áreas privilegiadas e espaços marginalizados, tornando a fragmentação resultado de processos econômicos e decisões políticas, e não simplesmente uma consequência espontânea do crescimento urbano.

A questão de que tipo de cidade que queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos desejamos. O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. (Harvey, 2012)

Por sua vez, a mobilidade urbana constitui uma dimensão fundamental dessa problemática. Para Balbim (2016), as diferentes formas de mobilidade relacionam-se à divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção. No Brasil, a urbanização desigual produziu uma estrutura espacial marcada pela coexistência de áreas históricas, bairros valorizados, conjuntos habitacionais, loteamentos periféricos, favelas e outros espaços com condições distintas de infraestrutura e acessibilidade.

No contexto brasileiro é destacado que o desenvolvimento urbano muitas vezes ocorreu de forma desorganizada, resultando em ocupações precárias do território na proliferação de usos insalubres que afetam a mobilidade urbana destacando que o crescimento desordenado das cidades brasileiras, muitas vezes direcionado para atender às necessidades do capital, resultou em paisagens urbanas segregacionistas e desafiadoras para a mobilidade urbana. As cidades brasileiras também

podem ser examinadas nesta perspectiva de divisão em partes, entre suas áreas históricas, áreas decadentes, bairros residenciais afluentes, condomínios e loteamentos fechados, bairros de trabalhadores, conjuntos habitacionais, loteamentos periféricos precários, favelas etc. (Vasconcelos, 2013)

Essa diferenciação territorial repercute diretamente nas condições de deslocamento. Enquanto determinadas áreas concentram infraestrutura e serviços, parcelas periféricas da cidade convivem com transporte coletivo insuficiente, maiores tempos de viagem, custos de deslocamento e problemas de acessibilidade. A priorização histórica do transporte automotivo e dos grandes eixos viários contribui para aprofundar essas diferenças. Desse modo, a mobilidade não constitui apenas uma questão de infraestrutura, mas também de acesso desigual às oportunidades e aos serviços urbanos.

A compreensão dessas desigualdades exige também considerar as práticas espaciais desenvolvidas pelos sujeitos. Para Lefebvre (2006), elas não podem ser interpretadas somente a partir das estruturas formais do espaço, pois são produzidas na relação dialética entre os indivíduos e o espaço vivido. As normas que organizam o território relacionam-se às práticas sociais que cotidianamente reproduzem, transformam e atribuem novos significados às formas espaciais.

Para Pereira (2024), as práticas espaciais são diversas, amplas e dependem do modo como se dá a relação sujeito-objeto no âmbito da problematização de cada pesquisa, envolvendo também escolhas teóricas, metodológicas e epistemológicas. A título de exemplificação podem-se destacar a análise sobre o papel do consumo nas cidades a partir das práticas espaciais dos agentes sociais como elementos importantes para se entender como a cidade e a centralidade são produzidas e redefinidas.

De Certeau (1994) complementa essa perspectiva ao demonstrar que os sujeitos desenvolvem práticas cotidianas de apropriação e adaptação diante das estruturas que organizam o espaço. Essa interpretação torna-se particularmente relevante para compreender os estudantes universitários, cujos deslocamentos envolvem escolhas de itinerários, caminhadas, baldeações e outras estratégias condicionadas pela localização do campus e pela disponibilidade do transporte coletivo.

As dificuldades de mobilidade, contudo, não podem ser dissociadas das desigualdades socioespaciais. Soja (1993) destaca que a organização do espaço urbano e a distribuição de infraestrutura, habitação e serviços públicos relacionam-se às disputas sociais e à atuação do Estado, podendo reproduzir condições de exclusão. A precariedade do transporte e da infraestrutura constitui, assim, parte das formas pelas quais essas desigualdades se materializam no cotidiano.

Por fim, Castells (1977) compreende o espaço urbano como campo de disputas sociais e

políticas, no qual diferentes agentes concorrem pela apropriação de recursos e pela organização da cidade. O planejamento urbano não constitui, portanto, uma atividade exclusivamente técnica, mas envolve relações de poder e interesses distintos. Nesse sentido, articular fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e práticas **espaciais** permite compreender como processos estruturais da produção da cidade se manifestam concretamente nos deslocamentos cotidianos dos sujeitos, perspectiva que orienta a análise empírica desenvolvida neste trabalho.

BREVE CARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO ICUÍ-GUAJARÁ NO CONTEXTO DE FORMAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DA CIDADE DE ANANINDEUA

Para se analisar as dinâmicas espaciais do Bairro do Icuí- Guajará é necessário articular escalas (espacial, temporal e cartográfica) de maneira a entender o movimento entre o Bairro, a cidade e suas partes em movimento. Neste sentido, o município de Ananindeua que faz parte da Região Metropolitana de Belém (RMB) e de acordo com estimativas do IBGE (2023), Ananindeua possui aproximadamente 478 mil habitantes, configurando-se como o segundo município mais populoso do estado do Pará e um dos principais vetores de expansão urbana da RMB.

Localizado na Região Metropolitana de Belém, o município de Ananindeua teve sua fundação em 1943, desmembrado dos municípios de Belém e Santa Izabel. A referida cidade passou por um processo acentuado de expansão urbana, com elevado crescimento populacional nas décadas de 1970 e 1980 quando o adensamento demográfico alcançou 22.527 habitantes depois saltando para 65.878 habitantes. (Rodrigues e Rodrigues, 2021).

Imagem-1: Mapa do Icuí-Guajará.



Fonte: Elaborado pelo próprio autor, 2025

É nesse contexto que se insere a formação do Icuí-Guajará. Diferentemente da Cidade Nova, cuja expansão esteve relacionada à implantação dos conjuntos habitacionais promovidos pela Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB), o Icuí-Guajará apresentou um processo de ocupação marcado inicialmente por características rurais e ribeirinhas e, posteriormente, pela expansão de ocupações associadas à necessidade de moradia. O material levantado sobre o bairro indica que o Icuí se encontrava inicialmente nas franjas da ocupação urbana de Ananindeua e que seu crescimento ocorreu em estreita relação com a expansão da Cidade Nova. (Rodrigues *et al.*, 2021).

A ocupação inicial da área que posteriormente constituiria o bairro do Icuí-Guajará intensificou-se a partir da década de 1970, período em que a expansão urbana de Ananindeua avançava em direção às áreas anteriormente caracterizadas pela presença de vegetação, atividades agrárias e práticas ribeirinhas. Nesse processo, as doações de terras realizadas por proprietários locais, entre eles Jorge Carmona, proprietário da Fazenda Santa Fé, e a atuação de lideranças comunitárias, como o professor Pasquale Vigilante, contribuíram para a formação dos primeiros núcleos de ocupação (Lobato; Souza, 2020).

A expansão do Bairro da Cidade Nova constitui um elemento importante para compreender a transformação posterior do Bairro do Icuí-Guajará. À medida que o tecido urbano avançou em direção às suas franjas, ampliaram-se as relações entre os dois bairros. A Cidade Nova consolidou-se como área de concentração de comércio, serviços e equipamentos urbanos, enquanto o Icuí-Guajará experimentava crescimento populacional e territorial sem que infraestrutura e serviços urbanos se expandissem na mesma proporção. (Carvalho, 2026).

Assim, a transformação do Icuí-Guajará ocorreu por meio de rupturas e permanências, à medida que uma área situada nas franjas da expansão urbana passou a incorporar novas formas de moradia, circulação, comércio e serviços

CENTRALIDADE DO BAIRRO DO ICUI-GUAJARÁ NO COTEXTO DE REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE DE ANANINDEUA

O crescimento demográfico constitui uma dimensão importante para pensar as novas expressões da centralidade urbano-comercial e as transformações no respectivos Bairro. Segundo a Morada Virtual (2026) estima-se que o Bairro Icuí-Guajará possua uma população de aproximadamente 23.806 habitantes, distribuídos em cerca de 7.598 domicílios ocupados,

com média de 3,1 pessoas por domicílio. Esse contingente populacional representa uma demanda cotidiana significativa por alimentação, comércio, transporte, educação, saúde e outros serviços, favorecendo a expansão de atividades econômicas dentro do próprio bairro.

Tabela 1 – Estabelecimentos de comércio e serviços no Icuí-Guajará e arredores.

Categoria	Quantidade	Principais estabelecimentos identificados
Mercado e padaria	96	48 mercearias; 17 padarias; 16 lojas de conveniência
Comer fora	054	33 açaiarias; 9 restaurantes; 9 lanchonetes
Compras	147	1 Supermercado; 49 lojas diversas; 35 lojas de roupas; 11 armazéns
Beleza e cuidados	046	22 barbearias; 19 salões de beleza; 2 esmalterias
Automotivo	20	7 oficinas mecânicas; 6 lava-jatos; 6 borracharias
Saúde e bem-estar	04	4 academias
Serviços do dia a dia	03	2 gráficas; 1 lan house
Pet	05	5 pet shops
Lazer ao ar livre	02	2 parquinhos
Bares e vida noturna	16	16 bares
Hospedagem	01	1 pousada
Educação	4	1 colégio, Campus Universitário de Ananindeua – UFPA, Campus Universitário da UEPA, Campus do IFPA
Outros	15	7 casas de farinha; 4 serviços de refrigeração; 2 revendas de gás
TOTAL	411	-----

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Morada Virtual (2026).

A distribuição dessas atividades não ocorre de maneira homogênea pelo bairro. As observações sistemáticas e os registros de campo permitem identificar sua maior concentração ao longo dos eixos estruturantes, particularmente nas vias responsáveis pela articulação do Icuí-Guajará com a Cidade Nova e outras áreas de Ananindeua. Esses eixos não desempenham apenas uma função de circulação, mas concentram atividades comerciais e serviços que atendem às demandas da população residente, contribuindo para a formação de uma centralidade comercial de escala local.

Imagem- 2: Mapa dos eixos estruturantes do bairro do Icuí- Guajará.



Fonte: Elaboração do próprio autor, 2025.

O mapa 2 permite identificar a presença do Campus universitário da Universidade Federal do Pará, do Campus Universitário da Universidade do Estado do Pará – UEPA e do Campus do Instituto Federal do Pará – IFPA. Essas formas espaciais permitem identificar a concentração de instituições de ensino pós-médio e superior, fato que evidencia uma tendência de crescimento de uma centralidade de serviços educacionais em escala local. Conforme a diferenciação proposta por Sposito (2001), enquanto o centro remete mais diretamente à localização e à concentração espacial das atividades, a centralidade se realiza por meio dos fluxos e das relações produzidas a partir dessas concentrações. Nesse sentido, os eixos estruturantes do Icuí-Guajará não devem ser compreendidos apenas como vias de circulação, mas como espaços nos quais a concentração e centralidade de comércio e serviços passa a atrair deslocamentos e organizar parte das práticas espaciais cotidianas dos moradores.

Imagem- 3: rua Santa Fé em 2024 e em 2012



Fonte: Foto autoral, 2024; Google Maps, 2026.

Essa transformação pode ser compreendida no contexto mais amplo da recomposição das centralidades urbanas de Ananindeua. Conforme Ferreira (2018, p. 5):

“podemos apontar que o policentrismo, seja o que se realiza na escala regional, seja aquele relativo à metropolitana, corresponde a processo que implica incremento de papéis de centros anteriormente secundários na estrutura espacial, na combinação de relações de complementaridade e concorrência e, portanto, como resultado, em complexificação de hierarquia da centralidade, numa amálgama entre transformações e permanências.”

A reflexão de Ferreira (2018) permite interpretar o Icuí-Guajará não como um novo centro que substitui centralidades consolidadas, como a Cidade Nova, mas como uma **centralidade de escala local**, produzida pela crescente concentração de população, comércio, serviços e fluxos.

Isso não significa, entretanto, que o Icuí-Guajará tenha deixado de apresentar características periféricas. Pelo contrário, a expansão populacional e econômica ocorreu de maneira desigual. Segundo Morada Virtual (2026) apenas 60% da área considerada pelo levantamento apresenta esgotamento adequado e 68%, pavimentação; embora 69% apresentem calçada, apenas 5% delas são classificadas em bom estado e não foram identificadas rampas de acessibilidade. Dessa forma, a constituição da centralidade comercial convive com permanências resultantes de uma urbanização desigual.

INTERVENÇÃO DO ESTADO E AMPLIAÇÃO DA CENTRALIDADE DO ICUÍ-GUAJARÁ

Um segundo momento dessa transformação ocorre quando a dinâmica produzida pelo crescimento do bairro do Icuí-Guajará passa a ser induzida por intervenções estatais capazes de introduzir novas funções urbanas no território. Nesse sentido, um marco importante foi a destinação da antiga Granja do Icuí-Guajará para a implantação de um polo público de educação superior e técnica.

A antiga Granja do Icuí possuía mais de 240 mil metros quadrados e havia abrigado a residência oficial dos governadores do Pará até 2006. Posteriormente, a área foi destinada à implantação de unidades da Universidade Federal do Pará (UFPA), Instituto Federal do Pará (IFPA), Universidade do Estado do Pará (UEPA) e Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA), configurando uma intervenção estatal de grande importância para a mudança das

funções exercidas por essa parcela do bairro.

Se o comércio popular estava relacionado principalmente às demandas dos moradores e aos fluxos internos, os equipamentos de ensino possuem capacidade de atrair população proveniente de outros bairros de Ananindeua e de outros municípios da Região Metropolitana de Belém. Os dados reunidos nesta pesquisa mostram que essa função de atração já se materializa por meio da população estudantil. A Universidade Federal do Pará (2026) registra 1.061 estudantes matriculados na UFPA, ao passo que o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará – IFPA (2025) 803 estudantes, totalizando pelo menos 1.864 estudantes, sem considerar, nesse cálculo, os estudantes das demais instituições instaladas ou previstas para a área.

Paulatinamente, o Bairro Icuí-Guajará passa a atrair não somente consumidores e moradores de suas proximidades, mas estudantes, professores, técnicos e trabalhadores que se deslocam cotidianamente para o bairro, seja para trabalhar, estudar, consumir o espaço, permitindo pensar as novas centralidades urbanas, a reestruturação da cidade de Ananindeua e a novas condição urbana periférica.

Como apontam Rodrigues e Rodrigues (2021), a partir dos anos 2000, Ananindeua passa por transformações associadas à expansão do setor terciário, do mercado imobiliário e das intervenções estatais em infraestrutura e equipamentos urbanos. No caso do Icuí-Guajará, essas transformações se materializam de maneira particular: um espaço historicamente localizado nas franjas da expansão da Cidade Nova passa a reunir funções residenciais, comerciais e educacionais e a produzir e atrair fluxos em diferentes escalas.

Entretanto, a ampliação da centralidade não significou a superação das condições historicamente associadas à inserção periférica do Icuí-Guajará. Ao mesmo tempo em que o bairro passou a concentrar população, comércio, serviços e equipamentos educacionais capazes de produzir e atrair novos fluxos, persistiram limitações de infraestrutura e acessibilidade. (Santos; Filho; Cavalcanti, 2024; Bezerra e Cavalcante, 2009)

Essa contradição torna-se particularmente evidente na mobilidade urbana. No período inicialmente abrangido pela pesquisa de campo, as observações sistemáticas da paisagem urbana e os dados obtidos junto à Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SEMUTRAN) indicavam um número limitado de linhas que atendiam diretamente o Icuí-Guajará, entre elas a 911 (Icuí–Ver-o-Peso), 930 (Icuí–Presidente Vargas) e 0017 (Icuí–Marituba). Assim, a ampliação das funções urbanas do bairro não foi acompanhada, naquele momento, na mesma

intensidade, pela constituição de uma rede de transporte capaz de articulá-lo às diferentes áreas e centralidades de Ananindeua.

Desse modo, centralidade e condição periférica passam a coexistir no Icuí-Guajará. Se, por um lado, o bairro amplia sua capacidade de produzir e atrair fluxos, por outro, permanecem dificuldades de circulação que evidenciam a produção desigual e fragmentada do espaço urbano. É nessa contradição que a mobilidade se torna fundamental para compreender as práticas espaciais dos estudantes e sua relação com a fragmentação socioespacial.

ESPACIALIDADES FRAGMENTADAS E MOBILIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO EM ANANINDEUA

A partir das reflexões de Corrêa (1999) acerca da organização espacial urbana, é possível compreender a mobilidade do transporte público como parte da estruturação e articulação do território. No contexto da Região Metropolitana de Belém (RMB), observa-se uma organização dos deslocamentos historicamente marcada pela concentração de fluxos em direção à capital. Essa configuração contribuiu para a consolidação de uma estrutura de circulação predominantemente radial, na qual importantes deslocamentos metropolitanos permanecem orientados para Belém, mesmo diante do crescimento populacional e funcional dos demais municípios metropolitanos.

Em Ananindeua, essa questão adquire maior complexidade diante da expansão do tecido urbano e da emergência de novas áreas de concentração de comércio, serviços, moradia e equipamentos públicos. Como discutido anteriormente, a formação e o fortalecimento de novas poli(multi)centralidades modificaram a organização espacial da cidade e ampliaram os fluxos realizados em seu interior. Entretanto, a estrutura do transporte coletivo não acompanhou integralmente essa reorganização, permanecendo marcada por conexões desiguais entre diferentes bairros e centralidades.

Imagem- 4: Rotas de ônibus intermunicipais entre Belém e Ananindeua.



Fonte: Moovit, 2025.

A implantação do BRT Metropolitano introduziu, posteriormente, uma importante transformação nessa estrutura de circulação, sobretudo pela articulação dos deslocamentos por meio dos terminais de Marituba e Ananindeua e pela integração com linhas alimentadoras. Essa reorganização, entretanto, não significou a superação integral das condições anteriormente identificadas. Ao lado da nova infraestrutura do BRT, permanecem linhas convencionais operadas por veículos antigos e condições diferenciadas e precárias de conforto, frequência e acessibilidade, fazendo com que elementos de modernização e precariedade coexistam no sistema de transporte metropolitano.

Imagem-5 Ônibus requalificado do BRT Metropolitano e Ônibus convencional Icuí- Presidente Vargas



Fonte: Imagem da internet, 2026; Registro do autor, 2026.

Essa coexistência é particularmente relevante para a análise do Icuí-Guajará. A nova infraestrutura modifica determinadas etapas dos deslocamentos e amplia possibilidades de integração, mas o acesso final ao bairro e ao campus Universitário de Ananindeua – UFPA continua dependendo, para parte dos usuários, da articulação entre diferentes linhas, terminais, caminhadas e tempos de espera. Dessa forma, a implantação do BRT deve ser compreendida não como ruptura completa com a estrutura anterior, mas como uma implementação de

estruturas da mobilidade que produz novas possibilidades de circulação sem eliminar integralmente desigualdades preexistentes.

Essa problemática não é recente. Ao analisar as condições de infraestrutura urbana do Icuí-Guajará, Rodrigues *et al.* (2021) identificaram limitações na oferta de transporte coletivo, destacando a quantidade insuficiente de linhas, a superlotação e os elevados tempos de deslocamento. Segundo os autores, tais condições atingiam especialmente os moradores que realizavam movimentos pendulares relacionados ao trabalho e ao estudo. A análise do artigo confirma que a precariedade do transporte já constituía uma das principais demandas dos moradores do Icuí-Guajará, ao lado de problemas relacionados ao saneamento e à infraestrutura urbana.

As observações sistemáticas realizadas durante a pesquisa permitiram identificar limitações na articulação entre diferentes áreas de Ananindeua e o bairro do Icuí-Guajará. No período em que os dados de campo foram produzidos, linhas intramunicipais de Ananindeua como 001 (Saré–40 Horas via Cidade Nova), 010 (Águas Lindas–Cidade Nova), 014 (Águas Brancas–Cidade Nova) e 004 (Júlia Seffer–Cidade Nova) estabeleciam conexões entre diferentes bairros do município, mas não atendiam diretamente ao campus Universitário da UFPA. Essa configuração ajuda a compreender os percursos relatados pelos estudantes nas entrevistas, marcados por caminhadas, utilização de mais de uma linha e longos tempos de espera.

Essas limitações aproximam-se do que Santos (2009) denomina “imobilidade relativa”. A existência de meios de transporte e a possibilidade física de deslocamento não significam que todos os sujeitos usufruam das mesmas condições de mobilidade. Os deslocamentos podem ocorrer mediante diferentes custos temporais, econômicos e físicos, produzindo condições desiguais de acesso aos espaços e às oportunidades existentes na cidade.

No Icuí-Guajará, essa contradição torna-se particularmente relevante diante das transformações discutidas anteriormente. Se, por um lado, o bairro ampliou sua capacidade de produzir e atrair fluxos por meio do crescimento populacional, da concentração de comércio e serviços e da implantação de equipamentos públicos de educação, por outro, permanecem limitações na oferta e na articulação territorial do transporte coletivo. Centralidade e condição periférica, portanto, não constituem necessariamente situações excludentes, podendo coexistir no mesmo espaço urbano.

Desse modo, a fragmentação socioespacial do Icuí-Guajará não pode ser compreendida

somente por sua localização ou distância em relação às áreas mais consolidadas da cidade. Ela também se manifesta nas possibilidades diferenciadas de circulação e acesso. Essa interpretação aproxima-se das reflexões de Haesbaert (2011), na medida em que a exclusão social e territorial não se restringe à dimensão econômica, envolvendo também o acesso desigual aos recursos e às possibilidades oferecidas pelo território.

A emergência de novas funções urbanas no bairro produz novos fluxos, enquanto a estrutura de transporte apresenta dificuldades para acompanhá-los e articulá-los ao restante da cidade. A mobilidade, nesse sentido, não corresponde simplesmente ao movimento físico entre dois pontos, mas integra a própria produção das desigualdades urbanas, podendo revelar simultaneamente mecanismos de exclusão e práticas de resistência (Legroux, 2023). É nessa contradição entre centralidade, acessibilidade e mobilidade que se tornam mais evidentes os efeitos da fragmentação socioespacial sobre aqueles que necessitam deslocar-se diariamente para o bairro.

Essa problemática assume expressão concreta entre os estudantes do Campus Universitário de Ananindeua da UFPA. Os tempos de viagem, a necessidade de baldeações, a disponibilidade de linhas, os períodos de espera, as caminhadas e as condições encontradas durante os trajetos deixam de constituir apenas questões técnicas relacionadas ao transporte e passam a interferir diretamente na experiência cotidiana de acesso à universidade.

FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL E MOBILIDADE ESTUDANTIL: REFLEXÕES SOBRE O CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ANANINDEUA, UFPA

A partir desse contexto, esta seção desloca a análise da estrutura do sistema de transporte para as práticas espaciais e experiências cotidianas dos estudantes. Inspirada na abordagem qualitativa de Jirón e Gómez (2018), a análise considera que a mobilidade não pode ser compreendida somente a partir da origem e do destino dos deslocamentos, mas pelas condições concretas experimentadas ao longo dos percursos. Tempos de espera, caminhadas, baldeações, antecipação da saída de casa, condições das paradas e escolha entre diferentes trajetos tornam-se, assim, elementos importantes para compreender como a fragmentação socioespacial é vivenciada no cotidiano. Essa perspectiva já aparece claramente no material empírico reunido pela pesquisa.

Os trajetos diários dos estudantes refletem as desigualdades urbanas e a precariedade do

transporte, gerando imobilidade relativa. Contudo, suas estratégias de enfrentamento revelam adaptação e resistência cotidianas diante do tempo excessivo e da insegurança nos deslocamentos.

A pesquisa de campo foi realizada em período anterior à implantação e consolidação do atual sistema BRT Metropolitano, realizado em dezembro de 2025. Por esse motivo, parte dos relatos e observações deve ser compreendida como um recorte das condições de mobilidade existentes naquele momento, marcado pela dependência das linhas convencionais, longos tempos de espera, baldeações e trechos realizados a pé. As entrevistas realizadas posteriormente, em 2026, possibilitam, entretanto, identificar transformações recentes associadas ao BRT e comparar diferentes momentos da mobilidade metropolitana.

Essa comparação é importante porque evita interpretar a mobilidade como uma realidade estática. A implantação do BRT alterou determinadas condições de circulação, sobretudo por meio dos terminais, da integração tarifária e da reorganização de parte dos itinerários. Entretanto, as observações e entrevistas também indicam permanências, especialmente nos tempos de deslocamento, na necessidade de realizar diferentes conexões e nas condições encontradas nas etapas locais dos percursos. Modernização e precariedade, portanto, passam a coexistir no sistema de mobilidade utilizado pelos estudantes.

Essa relação entre transformação e permanência aparece de maneira particularmente clara na experiência da Aluna K, residente em Americano, no município de Santa Isabel. Ao comparar o início de sua graduação, em 2023, com seu deslocamento atual, em 2026, a estudante relata:

“Quando eu entrei em 2023, eu gastava esse tempo diariamente, porque eu me dirigia de Americano para Santa Isabel, de Santa Isabel eu precisava pegar um outro ônibus para Ananindeua. Eu descia em frente ao Shopping Metrópole e [...] pegava um outro ônibus [...]. E esse trajeto durava duas horas.”

(Aluna K, entrevista de campo, 2026.

Após a implantação do BRT, a estudante identifica mudanças importantes, principalmente na integração e no custo financeiro do percurso:

“Agora [...] em 2026, depois que o BRT foi implantado, o tempo de duração da viagem continua o mesmo, mas, na questão financeira, diminuiu significativamente. [...] quando chega no Terminal de Marituba a gente desce, pega outro e desce no Terminal de Ananindeua e de Ananindeua a gente pega [outro ônibus] para poder chegar no Icuí. Isso tudo pagando só meia

passagem.”

(Aluna K, entrevista de campo, 2026).

O relato evidencia uma contradição importante: houve melhoria nas condições de integração e no custo do deslocamento, mas não necessariamente em sua duração. A estudante continua submetida a aproximadamente duas horas de viagem e depende da articulação entre diferentes etapas até alcançar o Icuí-Guajará. O próprio material empírico mostra, portanto, a coexistência entre melhoria e permanência após a implantação do BRT.

Essa experiência permite retomar a noção de imobilidade relativa de Santos (2009). A estudante não está impossibilitada de circular; pelo contrário, realiza diariamente um deslocamento metropolitano complexo. A desigualdade manifesta-se nas condições necessárias para que essa mobilidade seja realizada: tempo, conexões, espera, esforço físico e organização da rotina. O movimento existe, mas ocorre sob forte penalização cotidiana.

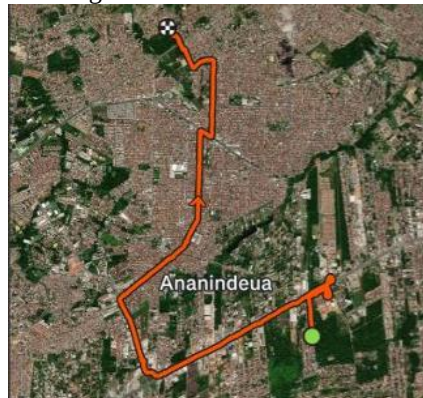
A problemática também aparece entre estudantes residentes no próprio município de Ananindeua. O Aluno N, morador do Conjunto Júlia Seffer, permite observar como diferentes localizações dentro da mesma cidade produzem condições distintas de acessibilidade. Ao comparar o período em que suas atividades acadêmicas ocorriam na Cidade Nova com a posterior transferência para o Icuí-Guajará, relata:

“Nos dois primeiros anos do curso, a gente ficou no campus [...] na Cidade Nova. Então, eu tinha mais opções de ônibus. [...] Após a mudança para o campus do Icuí, eu tive um problema a mais, né, essa questão de horário de ônibus, porque é um ônibus mais específico [...] Então, eu fazia algumas opções, né, sair um pouco mais cedo pra pegar o Icuí-Marituba, de pelo menos uma hora, uma hora e meia.”

(Aluno N, entrevista de campo, 2026).

O depoimento demonstra que distância e acessibilidade não são equivalentes. Mesmo residindo em Ananindeua, o estudante encontrou maior dificuldade para acessar o Icuí do que a Cidade Nova, onde a centralidade da mobilidade é mais consolidada e atendida por maior diversidade de itinerários. A mudança da localização das atividades acadêmicas produziu, portanto, uma reorganização concreta de sua rotina e de suas práticas espaciais.

Imagem-6: Percurso do aluno N.



Fonte: Strava, 2025

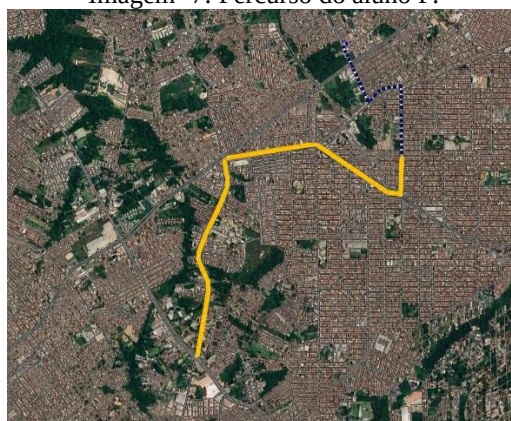
Outra manifestação dessa fragmentação aparece no percurso do Aluno F, residente no Conjunto Jardim Buritizal. O estudante caminha aproximadamente 1,3 km até a parada do Jardim Europa e utiliza as linhas Guajará–Centenário ou Icoaraci–Cidade Nova via Satélite. Em determinada etapa, entretanto, opta por completar o percurso a pé:

“Chegando à Estrada do Icuí-Guajará, sigo a pé até a universidade. Esse trajeto a pé leva cerca de dez a quinze minutos. [...] geralmente eu não costumo pegar esse segundo ônibus, porque o tempo que você espera na parada é praticamente o tempo em que você já chegaria andando à universidade. [...] esperando esse ônibus, você passa cerca de vinte ou vinte e cinco minutos, às vezes até meia hora.”

(Aluno F, entrevista de campo, 2024).

Nesse caso, a caminhada constitui uma estratégia espacial diante da baixa eficiência da conexão. O estudante avalia que caminhar entre dez e quinze minutos é mais vantajoso do que aguardar entre vinte e trinta minutos por outro ônibus. A decisão individual encontra, portanto, uma explicação nas condições objetivas da rede de transporte. Seu caso ilustra como a prática do deslocamento torna-se uma forma de adaptação e resistência cotidiana.

Imagem- 7: Percurso do aluno F.



Fonte: Google Earth, 2025.

Os registros fotográficos realizados durante a pesquisa permitem confrontar essas experiências com a materialidade do espaço. No entorno do campus foram identificados locais utilizados para espera do transporte sem abrigo adequado e trechos com infraestrutura limitada para circulação de pedestres. Os dados disponíveis sobre o bairro reforçam essa heterogeneidade: embora aproximadamente 69% das vias apresentem calçadas, apenas 5% são classificadas em bom estado e não são identificadas rampas de acesso.

Imagem-8: Paradas de Ônibus no Bairro do Icuí.



Fonte: Registro autoral, 2024; Google Maps, 2026

É justamente nesse ponto que a triangulação empírica se torna mais evidente: as entrevistas demonstram como os estudantes experimentam a mobilidade; os registros fotográficos revelam a materialidade dessas condições; os mapas permitem espacializar os percursos; e os dados do bairro situam essas experiências na morfologia urbana do Icuí-Guajará. A precariedade deixa, portanto, de aparecer apenas como percepção individual e passa a ser confrontada com elementos concretos da organização espacial.

O Aluno J, residente no bairro Parque Verde, em Marituba, relata que, no período

anterior à implantação do BRT, dependia de uma oferta reduzida de ônibus para chegar à universidade. A baixa frequência condicionava inclusive o horário de saída de casa:

“Eu tinha que estar por volta de meio-dia e quinze, meio-dia e meia, no máximo lá na parada, que era pra não perder esses ônibus. [...] Se eu perdesse esses ônibus, eu teria que descer na BR ou no Shopping Metrópole Ananindeua, pra poder estar pegando o Icu   [...]. Se eu conseguisse pegar o 40 Horas, que era quando a gente ainda estava no [campus] Intelectual, a   eu pegaria só um. Mas, se não fosse, eu teria que pegar dois.”

(Aluno J, entrevista de campo, 2025).

A precariedade também se manifestava nas condições materiais dos próprios veículos. O estudante relata episódios de quebras durante o percurso e situações mais graves:

“Teve vezes [...] de o ônibus pegar fogo no meio do caminho, o ônibus quebrava no meio do caminho, a gente ter que passar pra outro   nibus [...]. No outro dia eu peguei outro ônibus do Icu   e, quando eu fui tentar abrir a janela, porque tava muito quente, a janela simplesmente soltou em cima de mim.”

(Aluno J, entrevista de campo, 2025).

Esse depoimento amplia a análise para além da quantidade de linhas disponíveis. A existência do transporte não assegurava, por si só, condições adequadas de mobilidade, pois frequência, conservação dos veículos, conforto, tempo de espera e confiabilidade também interferiam na experiência do deslocamento.

Entretanto, as limitações impostas pela mobilidade estudantil não produzem apenas rupturas. Os estudantes desenvolvem estratégias individuais e coletivas para tornar possível sua permanência cotidiana na universidade. Antecipar a saída de casa, caminhar para evitar outra espera, combinar diferentes linhas e compartilhar informações sobre os itinerários constituem práticas de adaptação às condições encontradas.

A dimensão da coesão e da solidariedade cotidiana aparece especialmente na circulação de informações entre os próprios estudantes. Diante da imprevisibilidade dos horários, grupos de mensagens passaram a funcionar como redes informais de comunicação. O Aluno M, residente no bairro do Marco, em Belém, relata:

“   meio que no boca a boca. Eu passo pela Almirante Barroso, mas só consigo sair bem cedo de casa. A gente se vira como d   para não ficar na mão de horário incerto. Criei um grupo no celular com o pessoal da faculdade, e a gente avisa quando o ônibus finalmente passa.”

(Aluno M, entrevista de campo, 2026).

Imagem- 8: Grupo de ônibus dos estudantes.



Fonte: Print do autor, 2025.

O grupo constitui uma resposta coletiva a uma ruptura existente no sistema formal de mobilidade urbana. A informação necessária ao planejamento do deslocamento passa a ser compartilhada pelos próprios estudantes, que constroem uma rede cotidiana de apoio. Essa prática não elimina as deficiências estruturais, mas reduz alguns de seus efeitos e demonstra que os sujeitos não permanecem passivos diante delas.

É nesse sentido que a perspectiva de Jirón e Gómez (2018) se torna especialmente útil: observar a mobilidade cotidiana permite compreender não apenas onde os sujeitos começam e terminam seus percursos, mas as negociações, decisões, relações e adaptações construídas durante o movimento. Os próprios dados da pesquisa mostram caminhadas, antecipação de horários, combinação de itinerários e compartilhamento de informações como formas de coesão diante das rupturas produzidas pela fragmentação da cidade.

Assim, a análise empírica permite compreender que fragmentação socioespacial identificada não significa ausência absoluta de conexão. Os estudantes chegam ao campus e os fluxos que sustentam a centralidade do Icuí-Guajará efetivamente existem. A desigualdade manifesta-se nas condições sob as quais esses fluxos se realizam: alguns sujeitos necessitam mobilizar mais tempo, dinheiro, esforço físico, conexões e estratégias para acessar a mesma centralidade.

Dessa maneira, Santos (2009), Haesbaert (2011), Jirón e Gómez (2018) e Legroux (2023) não aparecem como discussões teóricas. Seus conceitos ajudam a interpretar aquilo que os dados empíricos revelam: a imobilidade relativa nas penalizações do deslocamento; a exclusão territorial nas condições diferenciadas de acesso; e a mobilidade cotidiana como experiência na qual rupturas, adaptações e formas de resistência urbana são produzidas.

O Icuí-Guajará apresenta, portanto, uma situação mais complexa do que simplesmente

“isolamento”. O bairro encontra-se progressivamente integrado à dinâmica urbana pela ampliação de suas funções comerciais, educacionais e institucionais, mas essa integração permanece seletiva e desigual. A centralidade manifesta-se na capacidade de produzir e atrair fluxos; a fragmentação socioespacial, por sua vez, aparece nas condições diferenciadas necessárias para realizá-los.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida neste trabalho permitiu compreender que as transformações recentes do bairro Icuí-Guajará devem ser interpretadas no contexto mais amplo da expansão e reestruturação da cidade de Ananindeua. Da condição de espaço inicialmente marcado por práticas rurais, ribeirinhas e agrárias, situada nas franjas da expansão da Cidade Nova, o bairro Icuí-Guajará passou por crescimento populacional, adensamento das ocupações e ampliação progressiva das atividades comerciais e de serviços. Nesse processo, seus eixos estruturantes assumiram papel importante na concentração dessas atividades e na organização dos fluxos locais, contribuindo para a formação de uma centralidade comercial de escala local.

A implantação de equipamentos públicos de educação superior, com destaque para a UFPA, IFPA e UEPA, acrescentou novas funções ao bairro e ampliou sua capacidade de atração de fluxos provenientes de diferentes áreas de Ananindeua e de outros municípios da Região Metropolitana de Belém. Desse modo, a centralidade do Icuí-Guajará não decorre de um único elemento, mas da sobreposição entre crescimento populacional, concentração de comércio e serviços nos eixos estruturantes e instalação de equipamentos institucionais que vêm modificando suas funções dentro da estrutura urbana de Ananindeua.

Entretanto, os resultados demonstram que a ampliação dessa centralidade não significou a superação de sua condição urbana periférica. Os dados sobre o bairro, as observações sistemáticas da paisagem urbana e os registros fotográficos evidenciam permanências relacionadas à infraestrutura urbana, especialmente nas condições de circulação de pedestres e nos locais utilizados para espera do transporte coletivo. Assim, novas formas espaciais e investimentos coexistem com infraestruturas precárias, revelando uma urbanização marcada simultaneamente por transformações e permanências.

É justamente na mobilidade cotidiana que essa contradição se manifesta com maior clareza. Os relatos dos estudantes demonstraram que a existência de transporte coletivo não

significa igualdade nas condições de acesso ao campus. Tempos de espera, necessidade de baldeações, caminhadas, baixa frequência de determinadas linhas, condições dos veículos e longos tempos de viagem interferem de maneiras distintas na experiência dos estudantes. Nesse sentido, os resultados aproximam-se da noção de imobilidade relativa de Santos (2009), uma vez que os sujeitos conseguem se deslocar, mas o fazem mediante custos temporais, econômicos e físicos diferenciados.

A análise dos percursos permitiu evidenciar essas desigualdades socioespaciais. O relato do Aluno J, residente em Marituba, evidenciou a baixa frequência das linhas, a necessidade de antecipação do horário de saída, as baldeações e as condições precárias dos veículos, agravadas durante o período das obras do BRT. A experiência da Aluna K, por sua vez, permitiu observar as transformações posteriores à implantação do sistema: a integração e a redução do custo representaram melhorias importantes em seu deslocamento, embora o tempo total de viagem tenha permanecido elevado. Esses dois casos demonstram que a reestruturação recente da mobilidade metropolitana produziu mudanças concretas, mas não eliminou todas as desigualdades anteriormente existentes.

Os casos dos Alunos N e F evidenciaram outra dimensão da fragmentação. N demonstrou que a proximidade geográfica não corresponde necessariamente à maior acessibilidade, pois dispunha de mais opções de transporte quando suas atividades acadêmicas ocorriam na Cidade Nova do que após a transferência para o Icuí-Guajará. F, por sua vez, revelou a caminhada como estratégia diante dos tempos de espera, optando por completar a pé parte do percurso porque aguardar outro ônibus poderia demandar mais tempo. Dessa forma, os percursos analisados confirmam a contribuição de Jirón e Gómez (2018) para compreender a mobilidade como uma experiência cotidiana que envolve não apenas origem e destino, mas esperas, escolhas, adaptações, relações e condições encontradas durante o movimento.

Essas experiências também permitem compreender a mobilidade como dimensão das desigualdades socioespaciais, conforme discutido por Legroux (2023). A fragmentação observada no Icuí-Guajará não corresponde, portanto, à ausência absoluta de conexão. Os fluxos existem e o bairro encontra-se progressivamente articulado à dinâmica urbana e metropolitana; entretanto, essa articulação ocorre sob condições desiguais de tempo, custo, conforto, segurança e esforço. Essa constatação também se aproxima de Haesbaert (2011), na medida em que as situações de exclusão não podem ser reduzidas exclusivamente à renda, envolvendo possibilidades diferenciadas de acesso e apropriação dos recursos existentes no território.

Ao mesmo tempo, os estudantes não aparecem na pesquisa apenas como sujeitos submetidos às limitações estruturais. As entrevistas identificaram práticas de adaptação e coesão cotidiana, como antecipação dos horários, escolha de trajetos alternativos, realização de trechos a pé e compartilhamento de informações sobre a circulação dos ônibus. O relato do Aluno M, referente à criação de um grupo de mensagens entre estudantes, evidencia como redes de solidariedade são construídas para enfrentar a imprevisibilidade do transporte. Tais práticas não solucionam as deficiências estruturais, mas demonstram formas de resistência e organização cotidiana diante delas.

A triangulação entre entrevistas, mapas dos percursos, registros fotográficos, observações de campo e dados sobre o bairro foi fundamental para compreender essas contradições. As falas dos estudantes permitiram acessar a experiência vivida; as fotografias evidenciaram a materialidade das condições encontradas nos percursos; os mapas possibilitaram espacializar os deslocamentos; e os dados sobre o Icuí-Guajará contribuíram para relacionar essas experiências às características de sua estrutura urbana. A fragmentação socioespacial deixa, assim, de aparecer somente como conceito teórico e torna-se observável nas formas espaciais e nas práticas cotidianas.

Nesse sentido, os resultados indicam que centralidade e condição periférica podem coexistir no mesmo espaço urbano. O Icuí-Guajará amplia suas funções comerciais, educacionais e institucionais e passa a produzir e atrair novos fluxos, mas as condições necessárias para acessar essa centralidade permanecem diferenciadas. Essa contradição reforça a compreensão de que a produção do espaço urbano é desigual e que o direito à cidade não se resume à presença de equipamentos e serviços, mas envolve também as condições concretas de acesso a eles, conforme permite discutir Harvey (2012).

Por fim, o caso do Icuí-Guajará demonstra que a consolidação de novas centralidades em Ananindeua precisa ser acompanhada pela ampliação da integração territorial e de melhores condições de mobilidade. As recentes intervenções no transporte metropolitano demonstram que essa realidade não é estática e que transformações importantes estão em curso. Entretanto, os resultados desta pesquisa evidenciam que permanecem desigualdades nas condições pelas quais diferentes sujeitos acessam o bairro e seus equipamentos. O Icuí-Guajará constitui, portanto, uma centralidade em processo de consolidação, marcada pela coexistência entre valorização e precariedade, integração e fragmentação, transformação e permanência. É nessa coexistência contraditória que se expressam os desafios contemporâneos da produção do espaço urbano de

Ananindeua.

REFERÊNCIAS

- ANANINDEUA (Município). Plano Diretor do Município de Ananindeua. Lei nº 2237, de 6 de outubro de 2006. **Ananindeua**: Prefeitura Municipal, 2006. Disponível em: Leis Municipais. Acesso em: 18 jul. 2025.
- ANANINDEUA (PA). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (SEMUTRAN). Edital de Pregão Eletrônico – SRP Nº 9/2024-001 SEMUTRAN/PMA: locação de ônibus. **Ananindeua**, PA, 25 jan. 2024. Disponível em: Prefeitura de Ananindeua. Acesso em: 18 jul. 2025.
- ABATE, Alexandre Antonio. Fragmentação socioespacial em cidades médias: uma leitura através do consumo e da policentralidade. **Terra Livre**, São Paulo, ano 36, v. 1, n. 56, p. 398-435, jan./jun. 2021.
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARÁ. Presidente participa da solenidade de doação da Granja do Icuí-Guajará à Prefeitura de Ananindeua. *Jusbrasil*, 12 abr. 2012. Disponível em: Jusbrasil – Presidente participa da solenidade de doação da Granja do Icuí-Guajará à Prefeitura de Ananindeua. Acesso em: 19 ago. 2026.
- BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: **Cidade e Movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Disponível em: IPEA.
- BECKER, Bertha Koiffmann. Cidades Amazônicas: surtos econômicos e perspectivas. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 7–18, 2013. DOI: 10.36403/espacoaberto.2013.2098. Disponível em: Espaço Aberto UFRJ. Acesso em: 23 mar. 2026.
- CASTELLS, Manuel. **The Urban Question**: a Marxist approach. Cambridge: MIT Press, 1977.
- CASTRO, Elaine de; OLIVEIRA, Ulisses Tadeu Vaz de. A entrevista semiestruturada na pesquisa qualitativa-interpretativa: um guia de análise processual. *Entretextos*, Londrina, v. 22, n. 3, p. 25–45, jul./dez. 2022.
- CARVALHO, Márcio Marcondes. Fragmentação Socioespacial e o espaço escolar: Reflexões a partir das práticas espaciais de jovens escolares em Ananindeua (PA). [Dissertação de mestrado] Universidade Federal do Pará. 2026.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: as artes do fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.
- CÓCOLA GANT, Agustín; DURÁN, Gustavo; JANOSCHKA, Michael. La ciudad del siglo XXI: políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones. *Íconos – Revista de Ciencias Sociales*, Quito, n. 56, p. 11–18, 2016.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999.
- COSTA, Rogério Haesbaert da. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- DIÁRIO DO PARÁ. População de Ananindeua sofre diariamente com poucos ônibus. **Diário do Pará**, 12 nov. 2024. Disponível em: Diário do Pará. Acesso em: 18 jul. 2025.
- DIÁRIO DO TRANSPORTE. Ananindeua (PA) adquire micro-ônibus Marcopolo Sênior Euro 6 para o transporte coletivo. **Diário do Transporte**, 29 jun. 2024. Disponível em: Diário do

Transporte. Acesso em: 18 jul. 2025.

FERREIRA, Heloísa Mariz. Análise crítica da noção de policentrismo: uma contribuição ao estudo da centralidade em cidades médias. **GEOgraphia**, Niterói, v. 20, n. 44, set./dez. 2018.

FERREIRA, J. V. S.; SILVA, A. M. **Transformações no tempo e no espaço**: análise da produção e reestruturação do espaço urbano de Presidente Prudente a partir do Grupo Damha. GeoTextos, 2022.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **O direito à cidade. Lutas Sociais**, [S. l.], n. 29, p. 73–89, 2012. DOI: 10.23925/ls.v0i29.18497. Disponível em: Revistas PUC-SP. Acesso em: 14 jun. 2024.

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO PARÁ. Campus Ananindeua. **Relatório de Gestão 2024**. Ananindeua, PA: IFPA, 2025.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, n. 1, p. 66–79, 2010. DOI: 10.1111/j.1749-5687.2009.00092.x.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Tempo Social: **Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 55–72, 2018.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Belo Horizonte, 2006. Tradução de: La production de l'espace.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Tradução de Margarida M. Andrade *et al.* Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2016.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, 2021. DOI: 10.22409/GEOgraphia2021.v23i51.a47518.

LOBATO, A. M. L.; SOUZA, C. R. C. de. O protagonismo do professor Pasquale Vigliante no Bairro Icuí–Guajará: o legado e o papel social de um educador social. Práticas Educativas, Memórias e Oralidades - **Rev. Pemo**, [S. l.], v. 2, n. 3, p. e233731, 2020. DOI: 10.47149/pemo.v2i3.3731. Disponível em: Revista Pemo. Acesso em: 31 jul. 2025.

MENEZES AMARAL, João Flávio. Espaço social reificado, espaço de sociação e territórios: um quadro teórico para leitura relacional de processos de segregação e fragmentação socioespacial. **Revista Inter-Legere**, [S. l.], v. 6, n. 36, p. c31612, 2023. DOI: 10.21680/1982-1662.2023v6n36ID31612. Disponível em: Revista Inter-Legere. Acesso em: 14 maio 2026.

MORADA VIRTUAL. **Relatório do bairro: Icuí-Guajará, Ananindeua/PA**. 19 ago. 2026. Disponível em: Morada Virtual – Icuí-Guajará. Acesso em: 19 ago. 2026.

OLIVEIRA, Silvaney de; GUIMARÃES, Orlinney Maciel; FERREIRA, Jacques de Lima. As entrevistas semiestruturadas na pesquisa qualitativa em educação. **Revista Linhas**, Florianópolis, v. 24, n. 55, p. 210–236, maio/ago. 2023.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. PRÁTICAS ESPACIAIS. **GEOgraphia**, Niterói, v. 26, n. 56, 2024. DOI: 10.22409/GEOgraphia2024.v26i56.a55186. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/55186>. Acesso em: 21 ago. 2026.

PRÉVOT SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades.

Perfiles Latinoamericanos, [S. l.], v. 9, n. 19, p. 33–56, 2001. Disponível em: *Perfiles Latinoamericanos*. Acesso em: 18 jun. 2024.

SANTOS, Luara M. O; RIBEIRO FILHO, Vitor; CAVALCANTI, Juliano Henrique X. REESTRUTURAÇÃO URBANA: processos, desafios e a influência dos agentes sociais na configuração do espaço urbano. **Brazilian Geographical Journal**, Ituiutaba, v. 15, n. 2, p. 145–158, 2024. DOI: 10.14393/BGJ-v15n2-a2024-75722. Disponível em: *Brazilian Geographical Journal*. Acesso em: 23 mar. 2026.

RICHMOND, Matthew A.; JESUS, Patrícia Maria de; LEGROUX, Jean. Editorial: a “poliperiferia” e o “giro periférico” nos estudos urbanos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 27, n. 1, 2025. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202535pt>.

RODRIGUES, J. C., & FERNANDES, J. A. R. (2025). Fragmentação Socioespacial e Recomposição Metropolitana, vistas desde Belém, Pará, Brasil. *GOT: Revista De Geografia E Ordenamento Do Território*, (28). Obtido de <https://ojs.letras.up.pt/index.php/got/article/view/15476>

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso; RODRIGUES, Leide Laura de Carvalho. (RE)ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E AS NOVAS EXPRESSÕES DE CENTRALIDADE URBANA NA CIDADE DE ANANINDEUA, AMAZÔNIA PARAENSE. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 22, n. 81, p. 106–126, 2021. DOI: 10.14393/RCG228155203. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55203>. Acesso em: 7 jul. 2026.

RODRIGUES, J. C. (2015). Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá – Pará [Tese de Doutorado]Universidade Estadual Paulista. 2015.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Revista Território**, ano III, n. 4, jan./jun. 1998.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

SILVA, Bruno das Mercês; MARTINES, Marcos Roberto; BURGOS, Rosalina. Planejamento urbano e segregação socioespacial: estudo sobre os efeitos da expansão de condomínios fechados na produção do espaço urbano. *Revista do Departamento de Geografia, São Paulo*, v. 42, p. e191575, 2022. DOI: 10.11606/eISSN.2236-2878.rdg.2022.191575. Disponível em: *Revista do Departamento de Geografia USP*. Acesso em: 14 maio 2026.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUSA, Angélica Silva de; OLIVEIRA, Guilherme Saramago de; ALVES, Laís Hilário. A pesquisa bibliográfica: princípios e fundamentos. **Cadernos da Fucamp**, v. 20, n. 43, p. 64–83, 2021.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. Fragmentação socioespacial. **Mercator** (Fortaleza), v. 19, 2020.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A periferia urbana na cidade em fragmentação**

socioespacial. Rio de Janeiro: Consequência Editorial, 2025.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Cair Cordeiro da. Regionalização, cidades e urbano diversidade na Amazônia brasileira. **Acta Geográfica**, Boa Vista, v. 17, n. 43, p. 222–239, jan./abr. 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ. Pró-Reitoria de Planejamento e Desenvolvimento Institucional. **UFPA em números: ano-base 2025**. Belém: PROPLAN/UFPA, 2026. 304 p

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013