

## CIDADE E ACESSIBILIDADE: DESAFIOS, AVANÇOS E PERSPECTIVAS DE MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO SUL DE ARAGUAÍNA-TO

---

*Data de aceite: 14/03/2023*

### **Tatiana do Carmo de Almeida**

Universidade Federal do Tocantins

Orcid: 0000-0003-1610-6873

### **Reges Sodré**

Universidade Federal de Rondonópolis

Orcid: 0000-0002-9615-528X

## INTRODUÇÃO

O planejamento e a gestão da cidade são vistos por muitos estudiosos como um dos principais meios de minimizar os variados problemas comuns ao espaço urbano. A grande questão é que nem todos os agentes urbanos ou produtores do espaço (Corrêa, 1989) estão, de fato, interessados em construir uma cidade mais democrática e sustentável.

Por via de regra, o planejamento e a gestão da cidade deveriam ser mais democráticos e atuantes na resolução dos conflitos urbanos. Porém, é notória a atuação do capitalismo na modelagem da cidade conforme os interesses dos agentes

hegemônicos.

Um dos critérios fundamentais à idealização do direito à cidade é a mobilidade urbana. Esse termo refere-se à capacidade disponibilizada aos cidadãos para se deslocarem no espaço urbano e ter acesso aos serviços da cidade que, geralmente, estão instalados no centro principal.

Em geral, as cidades adotam um desenho horizontal tornando-se inevitável a demanda por maiores investimentos em transporte público (ou individual) e infraestrutura aumentando, assim, os gastos com pavimentação, equipamentos urbanos, veículos, combustíveis, passagens, etc., aspectos indispensáveis na articulação de diferentes locais no espaço urbano.

Visando compreender a disposição em mobilidade urbana nos setores localizados na região sul de Araguaína, foi realizada uma seleção de setores para sua análise. Foram eles: Cidade Nova, Lago Azul I, Lago Azul III, Lago Azul IV,

Lago Sul, Nova Araguaína e Vila Xixébal. Assim, o desenvolvimento desta pesquisa teve como objetivo principal discutir sobre a democratização da cidade com base no sistema de mobilidade urbana da zona sul de Araguaína-TO.

A priori, foi realizada a revisão bibliográfica em autores como: Corrêa (1989), Gehl (2013), Lefebvre (2001), Maximiliano (2004), Sodré (2021) e Souza, (2013) e Vainer (2000). Posteriormente foi feita a elaboração da parte teórica da pesquisa e, por fim, realizou-se a observação da modificação da paisagem pela plataforma *Google Earth* e por meio de visitas de campo. As categorias geográficas mobilizadas nesse estudo foram paisagem e práticas espaciais.

O trabalho está estruturado em três capítulos, sendo o primeiro destinado à discussão sobre a democratização da cidade no tocante à mobilidade urbana. Na sequência, há um apontamento dos principais avanços, desafios e perspectivas de infraestrutura de mobilidade na zona sul nos últimos dez anos e, por fim, a pesquisa traz evidências da negação do acesso à cidade e de práticas espaciais precárias comuns na região.

## **MOBILIDADE URBANA E A DEMOCRATIZAÇÃO DA CIDADE**

A mobilidade urbana se tornou um dos assuntos mais discutidos nos dias atuais mediante ao crescimento da população urbana mundial e a rápida expansão das cidades. A cidade é o principal lugar de habitação humana e estudar a cidade a partir da perspectiva da geografia urbana crítica, é decidir desvendar fatores que restringem o progresso social na cidade. Assim, o diagnóstico de problemas urbanos limitadores do desenvolvimento social dos cidadãos é, sem dúvidas, uma iniciativa importante rumo à democratização da cidade.

Estudar a democratização da cidade requer uma observação do tipo de planejamento implantado tanto na estruturação, quanto na expansão de seu espaço urbano. É nesse intuito que Vainer (2000) busca demonstrar como de fato o planejamento das cidades se estrutura. Vainer (2000, p. 2), assevera que o planejamento (e gestão), está a serviço das grandes incorporadoras que viabilizam o desenvolvimento do capital nos diversos espaços da cidade. Portanto, “o planejamento estratégico, como modelo de planejamento, apresenta-se como alternativa justamente por ter sido engendrado e testado no mundo corporativo, nas empresas privadas” (Vainer, 2000, p.3). Para o autor, esse modelo opera simultaneamente através de três lógicas complementares: a cidade é uma mercadoria, a cidade é uma empresa e a cidade é uma pátria.

A palavra mobilidade se refere à capacidade que os cidadãos têm de se locomover (ou se movimentar) pelos diferentes espaços da cidade. Nesse contexto, o ir e o vir no âmbito social são compreendidos como um exercício de liberdade dos indivíduos. Em um

país democrático como o Brasil espera-se que o povo usufrua ao máximo das oportunidades que são geradas por seus governadores eleitos. Já que todos fazem parte do processo de escolha de seus representantes e da geração de recursos (impostos, taxas e contribuições de melhorias) para a manutenção dos direitos públicos. No entanto, observa-se que a distribuição igualitária dos serviços públicos no Brasil está longe de ser concretizada.

De modo geral, os urbanistas acreditam que cidades compactas são mais sustentáveis e acessíveis, pois nelas o uso do automóvel individual tende a ser menor. Por outro lado, a expansão urbana gera custos adicionais tanto em infraestrutura, quanto no fornecimento do transporte coletivo.

Normalmente, os principais serviços e oportunidades que a cidade oferece estão concentrados no principal centro da cidade, como no caso da cidade Araguaína-TO e de várias outras cidades brasileiras. Além do centro principal, geralmente há uma formação de subcentros ou de ruas comerciais mais especializadas em serviços e lazer para a classe média. Como, por exemplo, as avenidas Filadélfia, Neblina e José de Brito em Araguaína-TO.

Essa desigualdade aumenta quando os elementos de mobilidade urbana são precários. Em Araguaína, por exemplo, o transporte público é bastante utilizado pela população residente em bairros periféricos. Porém, a precariedade e ineficiência dessa modalidade de transporte é, também, um problema bem antigo na cidade. Atualmente, Araguaína possui uma frota de 15 ônibus que atendem, em apenas seis linhas, mais de 120 bairros da cidade (Portal Fatos e Notícias, 2022). Aliás, uma única empresa (Viação Passaredo) opera na cidade com linhas reduzidas e veículos de baixa qualidade, sendo esse um dos principais aspectos da má qualidade em acessibilidade e mobilidade urbana na cidade.

Para Gehl (2013, p. 121), “a maior parte das pessoas está disposta a percorrer 500 metros. É uma distância aceitável, porém relativa, pois depende da qualidade do percurso.” Porém, na zona sul de Araguaína, por exemplo, o loteamento Cidade Nova, está localizado (em zona periférica) a 16 km do centro da cidade.

Além da distância, analisou-se, também, a qualidade das vias que dão acesso ao Parque Beira Lago (espaço de lazer mais próximo), a disponibilidade de calçadas, sinalização, vias para ciclistas, etc.

Vale ressaltar que, o fornecimento de infraestrutura e equipamentos urbanos em variadas localizações requer maior investimento e fomenta o encarecimento da cidade. Nesse processo, as empresas que acordam com a realização dos serviços obtêm grandes lucros, fato esse que revela o caráter mercantil dos vazios urbanos e o favorecimento dos gestores com esse agravamento da falta de acessibilidade à cidade, para determinadas

populações.

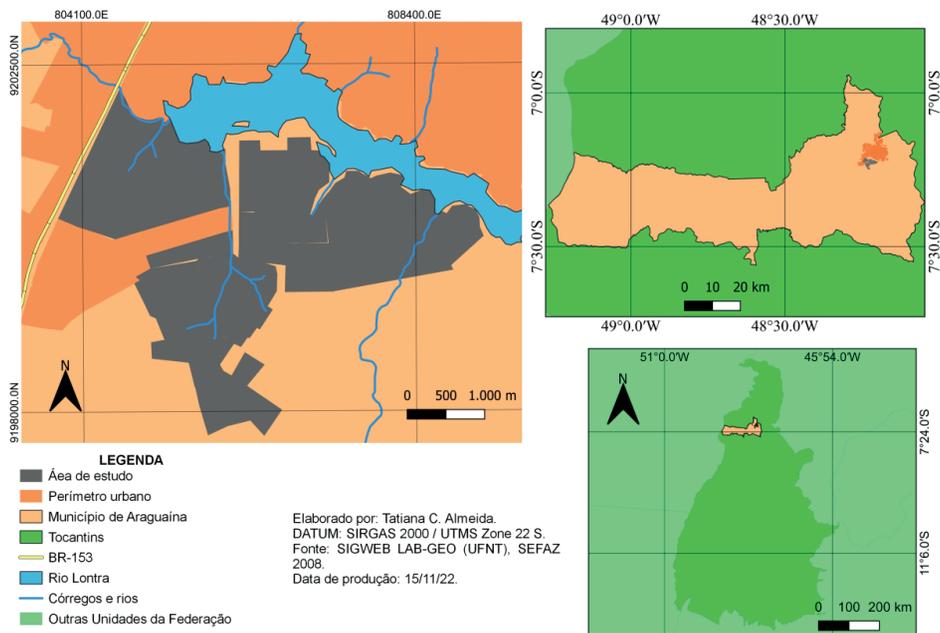
Uma cidade que comporta um elevado número de habitantes em relação às suas circunvizinhas não apresenta, necessariamente, uma densidade urbana significativa. Como no caso de Araguaína-TO, com estimativa de 186.245 mil habitantes (IBGE, 2021) e Palmas com 313.349 habitantes (IBGE, 2021), as duas cidades mais populosas do Estado do Tocantins. A expansão da região sul de Araguaína no sentido horizontal, por exemplo, vem se intensificando nos últimos anos, convergindo com uma quantidade ínfima de densidade urbana e atividades instaladas nessa região, fazendo com que esses habitantes percorrem longas distâncias para ter acesso aos demais espaços da cidade.

Ao se tratar de mobilidade é preciso ter em mente que, no processo de disponibilização de infraestrutura o deficiente físico e visual necessita de meios de acessibilidade adaptados segundo suas necessidades. Nesse processo, “é obrigação dos dirigentes públicos buscar um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social, com sustentação financeira e, ao mesmo tempo, sem excluir os mais pobres” (Carvalho, 2016, p. 8). Ou seja, os desafios da mobilidade urbana no Brasil devem ser superados, principalmente pelos gestores da mobilidade urbana. Para Carvalho (2016) a grande questão é que a superação destes desafios demanda certa urgência, já que 85% da população vive em centros urbanos e o crescimento populacional é cada vez mais expressivo. Pois o aumento populacional estimula a expansão territorial urbana, geralmente desprovida de investimentos em infraestrutura.

Por princípio uma cidade deve beneficiar não somente uma parcela de sua população. Mas, em geral, são aqueles que habitam próximos aos locais mais bem desenvolvidos da cidade que têm maiores acesso aos serviços e oportunidades que a cidade oferece. Visto que os muitos espaços segregados da cidade são desprovidos de infraestrutura básica (saneamento básico, luz, equipamentos urbanos), comércio e lazer.

Em busca de alternativas para promoção do desenvolvimento das áreas mais carentes, Carvalho (2016) considera que o incentivo do poder público ao desenvolvimento dessas áreas minimizaria muitos deslocamentos da população residente nas periferias das cidades.

Em Araguaína-TO, os residenciais do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) são exemplos de como a periferação da cidade afeta a qualidade de circulação de seus cidadãos. Além disso, “como o preço da terra é mais baixo nas regiões distantes dos centros comerciais as políticas habitacionais, em geral, reforçam o imobilismo dos mais pobres” (Carvalho, 2016, p. 9). Portanto, a localização dos residenciais do programa Minha Casa Minha Vida no perímetro urbano da cidade foi o ponto de partida na delimitação da área de estudo.



Mapa 1 – Localização da área de estudo  
 Almeida, 2022.

Os últimos setores populares que foram construídos na região sul da cidade entre os anos de 2016 a 2017 estão localizados na periferia da cidade. São eles: Residencial Lago Azul I, Lago Azul III e Lago Azul IV. Conseqüentemente, para os habitantes desses setores o trajeto pela BR-153 acaba se tornando o percurso mais seguro e viável, principalmente para as pessoas que se deslocam de motocicletas, bicicletas ou mesmo a pé.

Nesse caso, o Transporte Público (TP) é um elemento fundamental na geração de mobilidade aos cidadãos. Contudo, em Araguaína-TO, uma única empresa de transporte coletivo opera há mais 6 anos na cidade através de um contrato emergencial firmado, ainda em 2016, com a prefeitura da cidade. Os ônibus coletivos são precários e insuficientes para cumprir com a demanda de toda a cidade que necessita – há décadas – de um transporte coletivo mais eficiente. Veja na Figura 1, 2 e 3 fotografias das tabela de horários dos coletivos que fazem linha para os setores sul da cidade.



B	BAIRRO	VIA	CENTRO	VIA	FQ
	06:00	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	06:40	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	07:20	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	08:00	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	08:40	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	09:20	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	10:00	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	10:40	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	11:20	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	12:00	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	12:40	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	13:20	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	14:00	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	14:40	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	15:20	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	16:00	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	16:40	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	17:20	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	18:00	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	18:40	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	19:20	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	20:00	/SETOR OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	01:20
	20:40	OESTE/VILA AZUL/B. FÁTIMA/LAGOS 1, 3 E 4/NOVA ARAGUAÍNA/AV	REC.		

Figura 3 – Tabela de horários do Transporte Coletivo (domingo e feriados)

Fonte: Almeida, 2022.

Conforme pode ser observado, as linhas de coletivo que atendem a zona sul da cidade de segunda a sexta e aos sábados pela manhã, fazem um trajeto que leva 40 minutos para completar toda a sua rota. Já no turno dos dias de sábado, domingos e feriados a realização de todo o trajeto (terminal, bairro e terminal) aumentam para 1 hora e 20 minutos. Observa-se também que um mesmo coletivo contempla vários bairros (setor Oeste, Vila Azul, Bairro de Fátima, Lago Azul I, III e IV e Nova Araguaína), o que acaba tornando esse trajeto ainda mais longo, demorado e cansativo para os passageiros.

Considerando que a distribuição socioespacial nesses setores é relativamente dispersa, maiores investimentos em Transporte Público poderão ser um dos melhores meios de promover condições de acesso à cidade para os moradores da região. Para tanto, é preciso atrair novas empresas para a cidade que concorram com a atuante, fomentando assim, a prestação de um serviço mais eficaz, de qualidade e que contemple toda população. Para Carvalho (2016), se o transporte coletivo beneficia a todos, principalmente os mais ricos (ex.: transportação dos trabalhadores e consumidores), todos deveriam pagar, inclusive os mais ricos – donos do capital. Os donos de imóveis inutilizados ou desocupados também devem contribuir com o financiamento do TP, já que seus imóveis são contemplados pelo serviço de transporte e utilizam desse benefício para levantar especulações sobre seus imóveis, tanto para processos de venda, quanto para aluguel.

Assim, o recolhimento de fundos para financiar o TP em Araguaína poderia ser arrecadado mediante a cobrança de taxas no IPTU (Imposto Predial sobre o Território Urbano) sobre aqueles imóveis beneficiados pelo TP.

## A INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO SUL DE ARAGUAÍNA-TO

Na realização desse estudo observou-se um acentuado desenvolvimento no sistema de mobilidade urbana da zona sul de Araguaína-TO nos últimos anos. Entretanto, é notório que os principais avanços em mobilidade na região foram construções de vias (ruas pavimentadas) que acabam incentivando o uso de carros individuais, um dos produtos símbolo da ideologia capitalista pós-guerra fria.

O estudo foi feito principalmente através de observações na modificação da paisagem pela plataforma *Google Earth* e em visitas de campo.

Segundo Serpa (2013, p. 170): “A paisagem resulta de um processo de acumulação, mas é, ao mesmo tempo, contínua no espaço e no tempo, é uma sem ser totalizante, é composta, pois resulta sempre de uma mistura de tempos e objetos datados (...)”. Partindo das afirmações de Serpa (2013), fez-se a observação da paisagem visando identificar a disposição em mobilidade urbana e acessibilidade nos setores. Aspectos positivos e negativos foram analisados, pois conforme assevera Gehl (2013), o caminhar na paisagem urbana pode trazer aborrecimentos e dificuldades. Então foi de suma importância avaliar a qualidade em acessibilidade nesse recorte espacial através da observação da paisagem.

É interessante ressaltar que, essa observação foi feita em diferentes escalas, pois como assevera Maximiliano (2004), observar as variações de um determinado fenômeno em diferentes escalas é importante na pesquisa geográfica, pois facilita a hierarquização de classes de paisagem (Maximiliano, 2004).

Através da imagem da Figura 4 é possível observar que há 11 anos apenas os setores Nova Araguaína, Vila Xixebal e Bairro de Fátima eram povoados e que os residenciais do MCMV ainda não haviam sido construídos. Observam-se também poucos meios de acesso à cidade, visto que a Via Lago ainda não havia sido feita, apenas a ponte Lago Sul (construída entre o ano de 2011 e 2013) estava com a construção em andamento.

Conforme pode ser analisado na Figura 4, nenhum desses bairros apresentava ruas pavimentadas, então o acesso à cidade por esses moradores era bastante limitado e precário. Ou seja, antes a população dessa região só acessava o centro pela Rodovia Belém-Brasília / BR-153.

Atualmente, essa ponte ligada com a Avenida dos Administradores do Setor Jardim Paulista conecta os setores Lago Sul, Parque do Lago, Lago Azul, Nova Araguaína, Xixebal, Cidade Nova e demais setores da região ao centro da cidade.



Figura 4 – Início da Construção da Ponte Lago Sul

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Somente após 3 anos é que se deu início a construção da ponte Via Lago. Com o início da construção dessa nova via, verifica-se que novas ruas foram abertas no espaço vazio que fica em frente ao lago (Figura - 5). Trata-se do Loteamento Mansões do Lago, que até os dias atuais está totalmente desocupado por moradores, apresentando somente 4 construções, sendo: um posto de gasolina, uma farmácia, uma lanchonete e um galpão construído em frente ao futuro *Shopping Lago Center* que está sendo construído ao lado do Complexo Poliesportivo Beira Lago.



Figura 5 – Construção da Via Lago em 2014

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Observa-se que, mesmo após dois anos de construção da Via Lago o vazio urbano situado próximo ao lago continuou desocupado, bem como a área próxima a ponte do Lago Sul. Outra iniciativa intrigante foi a construção dos Residenciais Minha Casa Minha Vida em áreas descontínuas com a mancha urbana. São eles: Lago Azul III, inaugurado em 4 de janeiro de 2016 (Alcântara, 2016), Lago Azul I, inaugurado em 7 de outubro de 2016 (ASCOM /PMA, 2016) e Lago Azul IV inaugurado em 5 de janeiro de 2017 (Santos, 2016). Logo, a preservação do espaço vazio próximo ao lago revela que nessa região o processo de segregação foi promovido pelos próprios gestores da cidade. Algo mais curioso ainda é que na Figura 10 é possível observar que os residenciais Lago Azul III e IV foram assentados justamente próximos às nascentes dos afluentes do rio Lontra.



Figura 6 – Construção da Via Lago

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Em 2015, a construção da Avenida do Comércio, que foi realizada pela imobiliária (Terrara Imóveis) responsável pelo loteamento Cidade Nova, favoreceu todo o percurso dos moradores dessa região, sobretudo os dos moradores da Vila Xixeval (Figura 7).



Figura 7 - Construção da Avenida do Comércio 2015

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Com a previsão da instalação de 3 novos residenciais do programa MCMV, a prefeitura da cidade reservou uma área no centro desses setores para instalação de um Complexo de Equipamentos Públicos. Nesse conjunto há uma Escola de Ensino Fundamental, uma Creche Infantil, uma UBS (Unidade Básica de Saúde) e um CRAS (Centro de Recuperação e Assistência Social). A instalação desses equipamentos públicos foi de suma importância para os moradores dos bairros antigos (Vila Xixebal e Nova Araguaína), principalmente as escolas e a UBS, já que antes todas as famílias da Vila Xixebal precisavam se deslocar ou para o Bairro de Fátima ou Setor Nova Araguaína para ter acesso aos serviços de ensino e saúde, gerando superlotação nas UE e postos de saúde. Para o Bairro de Fátima, por exemplo, o percurso soma aproximadamente 1 km de distância.



Figura 8 – Complexo de Equipamentos Públicos

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Com a inauguração da Via Lago em 2017 (Araguaína Notícias, 2019) a rua aberta ainda em 2014, (na abertura das ruas do loteamento Mansões do Lago) passa a ser utilizada pelos moradores da zona sul como principal meio de acesso ao centro. No entanto, somente 4 (2021) anos depois essa rua recebeu serviços de pavimentação (Figura 9) e até os dias atuais encontra-se desprovida de iluminação.

Em dezembro de 2020, um complexo poliesportivo foi instalado próximo à via Lago. Segundo o antigo prefeito Ronaldo Dimas, o equipamento tinha como objetivo abranger toda a população da região sul da cidade. Todavia, não é acessível à população como deveria ser, pois a principal rua que dá acesso ao local é inviável para pedestres e sem iluminação no período noturno.



Figura 9 – Pavimentação da extensão da Via Lago

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Quando se trata de povoamento e/ou ocupação humana, na Figura 10, observamos que após 10 anos houve um desenvolvimento significativo nessa região da cidade.

Mas, se tratando do sistema de mobilidade urbana, é notório que os meios de acesso ainda continuam limitados e precários. Como a extensão da Via Lago, por exemplo, via que dá acesso aos moradores do Lago Azul I, III e IV, bem como aos moradores dos demais setores da região sul ao centro comercial da cidade. Essa via apresenta mão única, é estreita, com baixo sistema de sinalização, nenhuma rampa para conter a velocidade dos veículos e, o mais expressivo é que, durante a noite essa via fica totalmente desprovida de iluminação.

Consequentemente a via é um canal perigoso, pois está localizada no centro de um

loteamento (Mansões do Lago) que teve a venda de lotes suspensa e que não apresenta nenhum indício de moradores ou habitações construídas.



Figura 10 – Conexão Lago III, I e IV

Fonte: Google Earth, 2022. Org. Almeida, 2022.

Em estudos de campo realizado no mês de novembro deste ano verificou-se que os vazios urbanos são elementos estruturadores do território e que dificultam a acessibilidade na região ao fragmentarem a mancha e gerarem medo aos moradores que perpassam por esses espaços no período noturno (Almeida, 2022). Em relação ao uso dos principais canais de acesso à região, é predominante o uso da Via Lago e da Avenida Dionísio Farias (rua do aeroporto).

Outro aspecto analisado no sistema de mobilidade urbana foram as calçadas dos residenciais MCMV. Conforme pode ser observado na Figura 11, a mobilidade dos pedestres e cadeirantes é bastante precária. Essa realidade apenas expressa a promoção de uma cidade excludente por parte do poder público, pois esses residenciais em apenas 5 anos de inauguração já apresentam ruas esburacadas e calçadas destruídas e sem nenhuma manutenção da prefeitura.



Figura 11 – Calçadas dos Residenciais MCMV

Fonte: Almeida, 2022.

Portanto, é notória a negligência do poder público com os moradores da zona sul de Araguaína. Pois, conforme apontado neste capítulo, os avanços na infraestrutura de mobilidade urbana foram mínimos e que os pedestres (maior parte da população da região) continuam desassistidos pelos gestores, em quesitos de meios dignos de locomoção e acessibilidade à cidade.

## **MOBILIDADE URBANA NEGADA, PRÁTICAS ESPACIAIS PRECÁRIAS E A CIDADE EXCLUDENTE**

Na realização de pequenos trajetos em diferentes pontos da cidade é possível observar diversas disparidades sociais. Para tanto, esse exame da paisagem carece de um olhar sensível daquele que a observa, ou seja, do sujeito que contempla a paisagem. A paisagem urbana geralmente se encontra preenchida pela acumulação capitalista. Essa acumulação do capital pode ser analisada através da disposição dos elementos artificiais inseridos na paisagem, ou mais especificamente, através da presença de objetos, de técnicas das ações que ocorrem no espaço geográfico.

Partindo desse pressuposto, realizaram-se visitas *in loco* nos principais canais de conexão da região, com o intuito de analisar suas atuais condições de acessibilidade. Nos registros da Figura 12 é possível observar na fotografia A, a extensão da Via Lago, nota-se que é um canal estreito e desprovido de iluminação pública. À sua direita, os pedestres criaram alternativas abrindo um trieiro ao entorno da via para se deslocarem até a Via Lago e ou Beira Lago. A via é bastante estreita atendendo apenas ao fluxo de veículos,

motocicletas e bicicletas, que tem se intensificado cada vez mais devido ao aumento da população na região.

Através dessa iniciativa, observa-se que os moradores acabaram realizando uma forma de planejamento, que poderíamos, na falta de uma expressão melhor, chamar de espontânea (abertura do trieiro), através da criação de um novo itinerário que possibilita sua chegada até o complexo poliesportivo e, também, a Via Lago.

Por outro lado, a rua pavimentada se apresenta como um lugar de passagem, lugar de trânsito, lugar da não permanência e que acaba desestimulando as pessoas sem carro particular a irem à Via Lago, ou mesmo, no Campelo, o maior supermercado da região.

Assim, moradores dessas regiões transformam-se em “grupos estigmatizados”, os quais “são compelidos a modelar suas práticas espaciais, seja evitando sair de casa, especialmente no horário noturno, circunscrevendo no entorno de casa, nos bairros vizinhos ou buscando trajetos “seguros””, (Sodré, 2021, p. 25), que nesse caso, se traduz entre outras coisas, na abertura de trieiros.

A fotografia B representa a extensão da rua Paraguai, rua que liga o Lago Azul III e Vila Xixebal ao Parque do Lago – residencial onde está instalado o Complexo de Equipamentos Públicos. Entretanto, essa via também ainda não recebeu os serviços de iluminação pública. A fotografia C representa a Rua Senegal, localizada no Lago Azul IV, conforme pode ser visto, esse trecho que dá acesso a creche Elizabeth Alves Carvalho não foi contemplado com serviços de pavimentação, fator que interfere no trajeto dos alunos e das pessoas que se deslocam para o complexo de equipamentos públicos da região.

Por fim, a ilustração da fotografia D mostra o trecho entre o Lago Azul I e o setor Nova Araguaína. Essa rua existe desde 2015, quando iniciou a construção dos residenciais do programa MCMV, no entanto, até os dias atuais se encontra sem iluminação e pavimentação.



Figura 12 – Principais vias acesso aos setores da zona sul

Fonte: Almeida, 2022.

Nas ruas do setor Nova Araguaína temos outro exemplo de mobilidade urbana negada e precarizada. Pois a maioria das ruas do setor ainda não receberam pavimentação. Nas avenidas Astolfo Leão Borges e Alfredo Nasser no setor Nova Araguaína observa-se extensos espaços públicos vazios que poderiam ser aproveitados para a construção de espaços de lazer, por exemplo. Todavia, até hoje permanecem vazios, ou sendo utilizados para plantio por alguns moradores.



Figura 13 – Descarte de sucatas em Espaço Público ocioso no setor Nova Araguaína

Fonte: Almeida, 2022.

No estudo de campo, foram identificadas algumas práticas espaciais comuns aos moradores da região que, por sinal, são precárias e evidenciam a negação do direito à cidade a esses moradores da cidade. Práticas espaciais “são disputas pela apropriação de lugares e recursos escassos no espaço urbano” (Sodré, 2021, p. 19). Baseando-se ainda em Sodré (2021), que define as práticas espaciais em três categorias: primárias, secundárias e precárias, observou-se que na região sul de Araguaína-TO predominam práticas espaciais precárias. Logo, por meio dessa categoria (práticas espaciais) foi possível compreender melhor os conflitos e a produção do espaço urbano na região.

O processo de exclusão social nas cidades, não se limita apenas ao contexto periférico do espaço (território/perímetro) urbano. Para essa compreensão, é necessário analisar diferentes fatores que implicam nessa exclusão e negação de acessibilidade à cidade, em diferentes locais.

Para Souza (2013) a prática espacial se concretiza pela projeção sobre o terreno de todos os aspectos, elementos e momentos da prática social. Logo, toda prática social é uma ação. Nessa dimensão socioespacial da cidade identificou-se diversas práticas sociais, inclusive algumas insurgentes, são elas: “territorialização em sentido estrito: “apropriação” e controle do espaço por meio ou com a ajuda da presença física; refuncionalização / reestruturação do espaço material; Ressignificação de lugares: a imagem dos lugares é, muitas vezes, disputada entre diferentes agentes; construção de circuitos econômicos alternativos (Souza, 2013, p. 250)”.

Essas práticas espaciais insurgentes são contrárias às práticas espaciais heterônomas –ações dos grupos hegemônicos do grande capital (Figura 13). Em outras palavras, são ações verticalizadas, iniciativas que negam a história do lugar através de intenções externas à realidade local. Vale ressaltar que, as práticas heterônomas e as práticas insurgentes estão lutando discursivamente sobre qual é o sentido de cidade, pois o espaço é campo de luta.

Conforme pode ser observado na Figura 13, mesmo com a instalação do complexo Poliesportivo Beira Lago e do Complexo Esportivo Xixelbal as crianças e até mesmo os adultos optam por criar campos de futebol em espaços vazios desses setores. Ainda, segundo informações (coletadas no trabalho de campo) de moradores locais, o Complexo Esportivo Xixelbal não é aberto para a comunidade e que, apesar de receber o nome em homenagem à vila, não contempla os moradores do local. Segundo informações, o local funciona como escolinha de futebol e para matricular as crianças da comunidade é preciso pagar. Assim, vemos a luta desses moradores, que apesar de serem excluídos desses locais que por direito deveriam ser acessíveis a eles criam novos meios de se divertir adaptando diferentes espaços.



**Figura 14** – Práticas espaciais precárias

Fonte: Almeida, 2022.

Considerando que os principais meios de promover a mobilidade e o direito à cidade é através da construção de moradias, saneamento básico, ruas pavimentadas, calçadas largas e acessíveis (ex.: com rampas para cadeirantes), sinalização, ciclovias, vias para pedestres, transporte público, corredores para transporte público, metrô, espaços de esporte, cultura, o estudo realizado através dessa pesquisa apontou que há uma negação desse direito da população por parte do poder público.

Esse processo de negação em mobilidade e exclusão social teve sua origem pela própria iniciativa governamental em construir programas do MCMV em um local bastante afastado do centro comercial da cidade e dos principais espaços de lazer, sem fomentar uma maior distribuição das atividades econômicas pelo território, causando assim uma exclusão e negação do direito à cidade a toda a população contemplada pelo empreendimento. Além disso, conforme foi observado na Figura 11, os investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana para pedestres, cadeirantes e, também, ciclistas ficaram em segundo plano por parte da construtora, pois o que se observa é que muitas calçadas já estão precárias, dificultando a locomoção das pessoas.

Essa fragmentação e exclusão social gera no sujeito a sensação de que a cidade não é para ele. Portanto, em suas ações cotidianas esse sujeito se apropria dos objetos técnicos disposto na região segundo a sua estratificação social e reproduz a sua prática espacial precária até se tornar um hábito. Nas palavras de Sodré, essas pessoas “(...)

experimentam (...), a presença objetiva da humilhação derivada de um habitus precário que os impossibilita de acessar e apropriar-se de diversos lugares de distinção” (Sodré, 2021, p. 25).

Diante do exposto, procurou-se demonstrar através dessa pesquisa que a precarização do sistema de mobilidade urbana da região sul revela uma cidade excludente que pouco se empenha em promover maior acessibilidade aos seus cidadãos e que prioriza e incentiva o uso de veículos individuais através da construção incessante de longas malhas viárias pela cidade.

Diante disso, questiona-se também a finalidade dos espaços públicos ociosos na região. Pois, uma vez que foram reservados para a construção de praças, parques, campos de futebol, academia ao ar livre, parques ecológicos, entre outros tipos de espaços públicos, já deveriam apresentar alguma utilidade para a população, o que foge da realidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através desse estudo foi possível compreender que a análise da paisagem é fundamental na compreensão da produção capitalista da cidade. No estudo de campo, a plataforma digital *Google Earth* foi um dos recursos tecnológicos imprescindíveis na construção dessa pesquisa, pois proporcionou o acompanhamento da evolução de implantação em infraestruturas de mobilidade urbana nos setores estudados. Observou-se então que as melhorias no sistema de mobilidade urbana foram ocorrendo com o passar dos anos. Mas, o sistema de mobilidade urbana ainda é insuficiente quando comparado com a demanda da região.

É notório que, os maiores investimentos foram voltados para a construção de vias que acabam incentivando o uso do transporte individual. Portanto, para aqueles que têm o poder aquisitivo, aderir ao transporte individual é uma boa alternativa. Ou mesmo utilizar o transporte coletivo. Mas, nesse caso, os veículos são poucos e as linhas extensas, o que acaba tornando as viagens demoradas e cansativas.

Conforme demonstrado, muitos espaços vazios foram modificados pelos próprios moradores da região e hoje desempenham funções como lugar de prática de esporte. Essa prática espacial é comum na região, sobretudo na Vila Xixebal, Lago Azul I, III e IV, onde são encontrados vários campos de futebol improvisados. Além disso, esses hábitos revelam que, de fato, os complexos esportivos construídos próximos à Via Lago e Vila Xixebal não são acessíveis para a população. Do contrário, haveria uma maior utilização por parte desses moradores.

Portanto, houve diversos avanços no sistema de mobilidade urbana na região. Todavia, essas melhorias não atendem as perspectivas do público principal: famílias de

baixa renda.

Assim, conclui-se que essa região da cidade carece de maiores incentivos ao uso dos espaços esportivos. Como a realização de programações e eventos abertos voltados para o esporte, cultura e lazer nos complexos de esporte, por exemplo. Essas e outras, seriam iniciativas que demonstrariam que esses locais estão de fato acessíveis à população.

Outra possibilidade seria a construção de corredores de transportes, de ciclovias e vias para pedestres, incentivando a população periférica a se deslocar até os diferentes espaços da cidade. Essas iniciativas seriam medidas simples que dariam vitalidade a toda a região sul, ampliando os encontros sociais e possibilitando até mesmo a redução da insegurança urbana, produzindo desse modo, uma cidade mais acessível e inclusiva.

Em síntese, a desigualdade tanto no acesso aos serviços urbanos, quanto aos espaços de lazer são evidências de exclusão e imobilidade urbana. Da mesma forma, as práticas espaciais precárias, parte integrante desse fragmento da cidade de Araguaína, destacam-se como aspectos de negação do direito à cidade.

## REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, F. *Famílias do Residencial Lago Azul 3 fazem mudança para casa própria*. Disponível em: Acesso em: 13 nov. 2022.

ALMEIDA, Tatiana do Carmo de. *Vazios urbanos como negócio imobiliário: planejamento e negação do direito à cidade na zona sul e sudeste de Araguaína-TO*. Monografia (licenciatura em Geografia) Universidade Federal do Norte do Tocantins, Araguaína, p. 81, 2022.

ARAGUAÍNA NOTÍCIAS. Inaugurada a dois anos, Via Lago ainda precisa de 1,6 milhão para ser concluída. Disponível em <<https://araguainanoticias.com.br/noticia/inaugurada-ha-dois-anos-via-lago-ainda-precisa-de-r-1-6-milhao-para-ser-concluida/20197>> acesso em 14 nov. 2022.

ASCOM, PREFEITURA DE ARAGUAÍNA. Prefeitura de Araguaína entrega 1.030 casas nesta sexta 7. 2016. Disponível em <https://gazetadocerrado.com.br/prefeitura-de-araguainaentrega-1-030-casas-na-proxima-sexta7/> Acesso em: 13 nov. 2022.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. *Desafios da mobilidade urbana no Brasil*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Brasília : Rio de Janeiro : Ipea, 2016.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 1989. GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

IBGE. Cidades e Estados 2021. Disponível em <Araguaína (TO) | Cidades e Estados | IBGE>. Acesso em 09 dez. 2022.

IBGE. Cidades e Estados 2021. Disponível em <Palmas (TO) | Cidades e Estados | IBGE>. Acesso em 09 dez. 2022.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MAXIMILIANO, L. A. Considerações sobre o conceito de paisagem. *Revista RA'EGA*, Curitiba: Editora UFPR, n. 8, p. 83-91, 2004.

SODRÉ, Reges. Prática espacial, habitus e espaço urbano: ensaio de geografia da vida cotidiana, *Geopauta*, Vitória da Conquista. V. 5, n. 1, 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial*. 1 ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2013.

SERPA, Angelo. Paisagem, lugar e região: perspectivas teóricas-metodológicas para uma geografia humana dos espaços vividos. *GEOUSP – espaço e tempo*, São Paulo, n. 33, p. 168-185, 2013.

PORTAL FATOS E NOTÍCIAS, 2022. “Que saudade da Viação Lontra”, afirma Delmondes sobre transporte coletivo de Araguaína”. Disponível em <<https://www.portalfatosenoticias.com.br/que-saudade-da-viacao-lontra-afirma-delmondes-sobre-transporte-coletivo-de-araguaina/>> acesso em: 13 nov. 2022.

SANTOS, M. Casas do Residencial Lago Azul IV serão entregues em 5 de janeiro. Disponível em <<https://www.araguaina.to.gov.br/portal/paginas.php?p=not-=-noticias&id=2195>> Acesso em: 13 nov. 2022.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia. MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.