



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

ANÁLISE DA POLÍTICA DA MOBILIDADE URBANA: da prioritária ao modal automotor

Juliana Soares de Sousa Nascimento¹
julianaarquitectura@gmail.com

Luciana Riça Mourão Borges²
luciana.borges@unir.br

Isaque dos Santos Sousa³
isousa@uea.edu.br

(X) Apresentação Oral (GT)

() Exposição de Banner

GT pretendido: GT 8: Geografia Política e Geopolítica Urbanas

RESUMO

O objetivo deste estudo é analisar a apropriação do território urbano, nesse caso *a rua*, evidenciando a hegemonia do veículo automotor em detrimento dos modais não motorizados no município de Porto Velho/RO. Nossa metodologia adotada para aferição e levantamento de dados ocorreu em etapas, quais sejam: levantamento bibliográfico e pesquisa documental, fundamentação teórica, visita de campo, análise de dados secundários e primários. Podemos afirmar que as políticas públicas que dão conta do parcelamento e regulação viária sustentam a construção de ruas prioritárias ao uso do automotor, não havendo igual direcionamento para garantia de espaços favoráveis à mobilidade ativa, fortalecendo, assim, a produção do espaço desigual, cooperando para com os processos de segregação socioespacial, dificultando ou negando pleno acesso à cidade principalmente aos mais pobres.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Modal Ativo; Políticas Públicas; Território Urbano.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana se apresenta no contexto urbano como uma pauta desafiadora nas mais variadas escalas, desde global até local, sendo temática de grande relevância para as vivências das cidades. Esta pauta se insere no panorama das políticas públicas de ordenamento territorial, carecendo da atenção e inserção de perspectivas centradas no bem-estar dos sujeitos sociais, bem como suas relações com o espaço, contrariando a hegemonia do automotor no sistema viário tal qual aferido na realidade da produção do espaço urbano.

Esta análise se propõe a averiguar a disputa pela apropriação da rua no município de Porto Velho/RO, aonde o automotor se apresenta como o protagonista nos movimentos de circulação em detrimento dos modais ativos. Tal fenômeno é

¹ Arquiteta e urbanista, graduada, mestranda em Geografia, Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, RO.

² Geógrafa, Doutora em Geografia Humana. Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, RO.

³ Geógrafo, Doutor em Geografia Humana, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, AM.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

verificado a partir do contato com realidade concreta da mobilidade e observação empírica, que aponta permanente evolução da dinâmica de crescimento da frota de veículo automotor individual contrariando as diretrizes nacionais de mobilidade urbana que aponta para a priorização dos modais ativos e portanto, a desestimulação da mobilidade motorizada individual.

Não obstante, há também a questão da injustiça espacial, já que a rua é concebida para a circulação prioritária do automotor, logo a maior área da rua se destina para acomodar este objeto técnico conforme Santos (1994). Independentemente de estar em movimento ou estacionado, as pistas e faixas de rolamento estão sempre garantidas, contudo, não se percebe o mesmo afincamento de ações alusivas às infraestruturas para mobilidade a pé ou por ciclos. Desse modo, quando se fala sobre injustiça espacial neste contexto, fala-se quanto a disponibilidade do espaço público sendo gestado pelo Estado a favor do objeto carro em detrimento dos sujeitos sociais. As infraestruturas para o pedestre e ciclista são majoritariamente inexistentes, precárias ou ineficientes, tornando os deslocamentos para os mais pobres mais difícil, inseguro e desconfortável, induzindo, com isso, ao constante aumento da frota de veículos individuais.

A lógica perversa e injusta de ocupação do espaço público não pelos sujeitos, também se relaciona com o fato de que, tanto pagam impostos os pobres como os ricos, aqueles que detêm a posse do automotor como os que não os tem, contudo, somente têm preferência na circulação com infraestrutura privilegiada são os usuários do automotor, que aliás, ocupam maior área no espaço público do que o ciclista e o pedestre. Desse modo, fica nítida a falta de democratização do espaço público, onde o espaço bem estruturado, ou seja, pavimentado, é de uso prioritário do automotor, restando a calçada e ciclovia, quando existe, para o deslocamento ativo, em locais desprovidos de igual investimento, tornando claro o investimento do dinheiro público a serviço de um determinado grupo. Portanto, se compreende a injustiça espacial neste contexto o flagrante processo de poder que se impõe através da produção do espaço, para favorecer determinado grupo, concebendo espaços segregadores, desiguais e excludentes.

De acordo com Lefebvre (1974) o espaço não é inerte, neutro, mas é resultado de produção social mediada pelas relações políticas e que no contexto de cidade capitalista, a produção do espaço urbano é planejada para favorecer a circulação de mercadoria sendo então renegado, ou posto em segundo plano os interesses populares. De acordo com Santos (2006), a estrutura de acumulação tem efeito certo sobre a organização do espaço, visto que ele agrava a disparidade tecnológica e organizacionais entre lugares e acelera o processo de concentração econômica e geográfica.

Portanto, o espaço urbano deve ser construído de forma a garantir a todos o direito a cidade conforme Lefebvre (2001), ou seja, o direito de todos de participar da vida urbana, não somente como expectador, mas participando da construção das espacialidades. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

vantagem além do prazer do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro) Lefebvre propõe análise do tecido urbano, que não se limita à sua morfologia, mas ele é o suporte de “um modo de viver” mais ou menos intenso ou degradado: a sociedade urbana (p. 19).

METODOLOGIA

A metodologia adotada para aferição e levantamento de dados se realizaram em etapas qual seja: levantamento bibliográfico, levantamento teórico, visita de campo, análise de políticas públicas, análise de dados secundários e primários. Deste modo, esta pesquisa explora a geografia urbana tendo como método de pesquisa a dialética como ferramenta para interpretação da dinâmica em estudo, visualizando as contradições percebidas no espaço.

ANÁLISE DE RESULTADOS

A escolha pela mobilidade urbana prioritária pelo veículo automotor individual em Porto Velho tem apresentado diversos transtornos no espaço urbano, um destes são os eventos de acidentes de trânsito onde “o número elevado de colisões, mortes e feridos no trânsito deve ser abordado como efeito negativo inerente ao modelo de deslocamento predominante e não como mero acidente ou fatalidade” (BOARETO, 2001, P. 51). Com base nos dados do DETRAN, a Figura 01 mostra não apenas a ocorrência dos acidentes de trânsito, mas também as vítimas envolvidas e o percentual do modal moto envolvido nos eventos.

Figura 1- Sinistros de Trânsito em Porto Velho 2018-2024



Fonte: Anuário Estatístico do DETRAN/RO. Organizado pela autora. Consulta em jan 2026

As taxas de motorização⁴ em Porto Velho são sempre crescentes caminhando por vias contrárias ao urbanismo sustentável, ou seja, enquanto as próprias

⁴ Taxa de motorização consiste na relação de habitantes por veículo automotor.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

vcongo2026@unir.br

@vcongo2026

vcongo2026.unir.br

www.even3.com.br/vcongo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

legislações de ordenamento territorial e estudos científicos apontam para prática da mobilidade sustentável, o município em estudo, ano após ano, apresenta taxas de evolução da frota individual de veículos conforme mostra a Tabela 1:

Tabela 01 – Dados Taxa de Motorização em Porto Velho/RO

ANO	FROTA AUTOMOTOR	POPULAÇÃO	TAXA MOTORIZAÇÃO
2010	161.266,00	428.527	2,66
2011	187.889,00	435.732	2,32
2012	207.318,00	442.701	2,14
2013	222.218,00	484.992	2,18
2014	235.727,00	494.013	2,10
2015	247.273,00	494.013	2,00
2016	256.360,00	511.219	1,99
2017	264.872,00	519.436	1,96
2018	276.601,00	519.531	1,88
2019	288.428,00	529.544	1,84
2020	296.875,00	539.354	1,82
2021	304.828,00	548.952	1,80
2022	313.097,00	460.434	1,47
2023**	321.997,00	460.434	1,43
2024	339.181,00	514.873	1,52

**OBS: os dados da população de 2023 repetiu os dados de 2022 considerando que não fora emitida estimativa para esse exercício

Fonte: Autora. 2026

Em contínuo, tem sido negada infraestrutura de qualidade aos usuários da mobilidade ativa, isto representa inclusive colaborar para com sinistros de trânsito, onde pedestres e ciclistas são vítimas. De acordo com os dados da base do SAMU, nos últimos 2 (dois) anos foram atendidos 666 (seiscentos e sessenta e seis) ocorrências de sinistros de trânsito envolvendo ciclistas conforme detalhado na Tabela 02. Desse total, 446 (quatrocentos e quarenta e seis) são atendimentos de sinistros de trânsito envolvendo o modal ciclista e veículo automotor, ocorrências estas que tendem a ter consequências mais danosas, principalmente para condutor do modal ativo, visto estar mais exposto e ainda, agravados pela alta capacidade do impacto provocado pelo automotor, aumentando com isto, os riscos de morte ou comprometimentos duradouros ou permanentes da condição de saúde do condutor da mobilidade ativa.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

Tabela 2 - Ocorrências de sinistros envolvendo ciclo em Porto Velho/RO

ATENDIMENTO SAMU PORTO VELHO/RO		
OCORRÊNCIA	2023	2024
CARRO X BICICLETA	165	64
MOTO X BICICLETA	158	59
QUEDA DE BICICLETA	147	67
BICICLETA X BICICLETA	5	1
TOTAL	475	191

Fonte: Autora. 2026

De igual modo, os praticantes da mobilidade a pé, de acordo com a base de dados do DETRAN/RO, aparecem contabilizados como atores nos acidentes de trânsito municipais. Conforme mostra a Tabela 05, nos últimos 7 anos, foram registrados por este Departamento um quantitativo de 963 (novecentos e sessenta e três) pedestres envolvidos em sinistros de trânsito na capital de Rondônia, dentre os quais, 77 (setenta e sete) resultaram em óbito em decorrência do acidente conforme mostra a Tabela 03.

Tabela 3 - Sinistro de trânsito com pedestre em Porto Velho/RO

SINISTRO DE TRÂNSITO ENVOLVENDO PEDESTRE EM PORTO VELHO/RO		
ANO	TOTAL	VITIMA FATAL
2024	122	10
2023	159	14
2022	113	10
2021	123	7
2020	119	15
2019	145	7
2018	182	14
TOTAL	963	77

Fonte Autora. 2026

Portanto, as condutas de configuração espacial movidas pela decisão de mobilidade prioritária pelo veículo individual induzem ao aumento paulatino da frota de veículos motorizados, sendo este, um dos principais fatores contribuintes para os eventos de acidentes de trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme visualizado, a mobilidade prioritária pelo automotor, promove o abandono dos espaços públicos, tanto pela comunidade quanto pelo setor público com a ausência de manutenção e investimentos, abrindo espaço para propagação da violência e atitudes ilícitas, precarização dos espaços públicos, pois é a presença

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

vcongeo2026@unir.br

[@vcongéo2026](https://www.instagram.com/vcongéo2026)

[vcongeo2026.unir.br](https://www.facebook.com/vcongéo2026.unir.br)

www.even3.com.br/vcongéo-638599/



V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local
e os desafios à governança

humana que cria barreiras contra atos ilegais, além, consequentemente, da degradação ambiental, estética e patrimonial devido ao abandono de tais espaços. Além disso, fortalece os processos de injustiça espacial e segregação socioespacial sob a produção espacial excludente, desigual e segregador prejudicando os deslocamentos dos mais pobres e/ou tornando ainda mais caro o acesso à cidade.

Não obstante aos fatores sociais agravados pela priorização desse modelo de mobilidade, resta evidenciado ainda o comprometimento da vida humana, pois diariamente se registram mortes no trânsito ou mutilação condenando às vidas à agravos de saúde permanente e irreversível em face do envolvimento de sinistros de trânsito. As despesas realizadas mensalmente pelo poder público com os prejuízos causados pelos acidentes de trânsito resultam em somas exorbitantes e de grande impacto financeiro e econômico, bem como, impactos de cunho social, reforçando de forma veemente a importância do estudo aqui proposto, pois, são valores necessários para investimento em tantas pautas relevantes às prioridades territoriais, mas que são deixadas de lado para financiar as consequências da escolha da mobilidade prioritária por veículos individuais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOARETO, Renato. A mobilidade urbana sustentável. ANTP. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP- ano 25. 2001. 3º Trimestre.
- LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La Production de L'espace. 4ª éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006
- LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 1996 Ed 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico científico e informacional**. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 1994 (5ª ed., 2013) ISBN.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO
Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR
Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH
Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026
Porto Velho-RO
vcongeo2026@unir.br
@vcongeo2026
vcongeo2026.unir.br
www.even3.com.br/vcongeo-638599/