ReGeo ISSN: 2177-3246

A RODOVIA COMO EIXO ESTRUTURANTE: A INFLUÊNCIA DA BR-010 NA CONFIGURAÇÃO URBANA DE ITINGA DO MARANHÃO

THE HIGHWAY AS A STRUCTURING AXIS: THE INFLUENCE OF THE BR-010 ON THE URBAN CONFIGURATION OF ITINGA DO MARANHÃO

LA CARRETERA COMO EJE ESTRUCTURANTE: LA INFLUENCIA DE LA BR-010 EN LA CONFIGURACIÓN URBANA DE ITINGA DO MARANHÃO

https://doi.org/10.56238/revgeov17n7-095

Data de submissão: 01/06/2026 **Data de publicação:** 16/07/2026

Laís Santos Brito
Graduada em Geografia
Instituição: Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão
E-mail: Geo.prof.lais@gmail.com

Maria do Rosário Sá Araújo
Doutora em Desenvolvimento Regional
Instituição: Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão
E-mail: mrsaaraujo@hotmail.com

Liriane Gonçalves Barbosa
Doutora em Geografia
Instituição: Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão
E-mail: lirianegeoufpi@gmail.com

Allison Bezerra Oliveira
Doutor em Geografia
Instituição: Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão
E-mail: allisonbzr@gmail.com

RESUMO
O presente artigo analisa a BR-010, também chamada de Rodovia Belém-Brasília, como principal indutora do desenvolvimento urbano do município de Itinga do Maranhão. A pesquisa investiga o processo histórico de ocupação das margens da rodovia e como o modal rodoviário orientou o crescimento das ruas e a formação dos núcleos urbanos. Metodologicamente, o estudo utiliza revisão bibliográfica e análise da evolução territorial para compreender a relação entre a infraestrutura de transporte e a dinâmica socioeconômica local. Os resultados indicam que a BR-010 não apenas facilitou o fluxo de mercadorias e pessoas, mas atuou como eixo estruturante da expansão territorial da cidade, reforçando uma dependência física e econômica em relação ao traçado rodoviário. Conclui-se que a implantação da Rodovia Belém-Brasília foi determinante para o desenvolvimento de Itinga do Maranhão, resultando em um crescimento urbano fragmentado e linearmente orientado pelo fluxo rodoviário.

Palavras-chave: BR-010. Desenvolvimento Urbano. Itinga do Maranhão. Expansão Territorial. Modal Rodoviário.

ABSTRACT
his article analyzes the BR-010 highway, also known as the Belém-Brasília Highway, as the primary driver of urban development in the municipality of Itinga do Maranhão. The research investigates the historical process of occupation along the highway's margins and how the road network guided street growth and the formation of urban centers. Methodologically, the study utilizes a literature review and an analysis of territorial evolution to understand the relationship between transport infrastructure and local socioeconomic dynamics. The results indicate that the BR-010 not only facilitated the flow of goods and people but also acted as a structuring axis for the city's territorial expansion, reinforcing a physical and economic dependence on the highway layout. It concludes that the implementation of the Belém-Brasília Highway was decisive for the development of Itinga do Maranhão, resulting in an urban growth that is fragmented and linearly oriented by the highway flow..

Keywords: BR-010. Urban Development. Itinga do Maranhão. Territorial Expansion. Road Network.

RESUMEN
El presente artículo analiza la carretera BR-010, también llamada Carretera Belém-Brasília, como la principal inductora del desarrollo urbano del municipio de Itinga do Maranhão. La investigación indaga en el proceso histórico de ocupación de los márgenes de la carretera y cómo el modelo vial orientó el crecimiento de las calles y la formación de los núcleos urbanos. Metodológicamente, el estudio utiliza la revisión bibliográfica y el análisis de la evolución territorial para comprender la relación entre la infraestructura de transporte y la dinámica socioeconómica local. Los resultados indican que la BR-010 no solo facilitó el flujo de mercancías y personas, sino que actuó como eje estructurante de la expansión territorial de la ciudad, reforzando una dependencia física y económica respecto al trazado de la carretera. Se concluye que la implantación de la Carretera Belém-Brasília fue determinante para el desarrollo de Itinga do Maranhão, resultando en un crecimiento urbano fragmentado y linealmente orientado por el flujo vehicular.

Palabras clave: BR-010. Desarrollo Urbano. Itinga do Maranhão. Expansión Territorial. Modelo Vial.

1 INTRODUÇÃO

O processo de ocupação e desenvolvimento do território brasileiro, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, foi profundamente influenciado pela implementação de grandes eixos rodoviários. Na Amazônia Legal e no Nordeste setentrional, a construção da BR-010, conhecida como Rodovia Belém-Brasília, atuou como principal vetor de interiorização do desenvolvimento, atraindo fluxos migratórios e reconfigurando a lógica de povoamento. É nesse cenário que se insere o município de Itinga do Maranhão, cuja origem e consolidação urbana estão diretamente relacionadas aos fluxos da rodovia. A cidade não apenas surgiu às margens da rodovia, mas cresceu a partir de uma economia e de uma morfologia urbana moldadas pelo intenso fluxo de cargas e pessoas que atravessa a divisa entre os estados do Maranhão e do Pará.

Historicamente, a formação de núcleos urbanos ao longo das rodovias brasileiras seguiu o padrão das chamadas "cidades-estrada", nas quais a organização do espaço urbano privilegia o acesso ao modal rodoviário, frequentemente em detrimento de um planejamento urbano mais equilibrado. Em Itinga do Maranhão, essa lógica se reflete na própria configuração da cidade. A rodovia não constitui apenas uma via de passagem, mas o principal elemento estruturador da dinâmica social, econômica e espacial do município. Entretanto, essa centralidade também produz desafios estruturais. O crescimento urbano acelerado e, em muitos casos, espontâneo, impulsionado inicialmente pela exploração madeireira e, posteriormente, pelos setores de serviços e logística, resultou em uma configuração espacial na qual a BR-010 atua simultaneamente como integradora regional e fragmentadora do tecido urbano local.

O problema central desta pesquisa consiste em compreender como a BR-010 influenciou a consolidação e a expansão urbana de Itinga do Maranhão, bem como de que maneira a dependência dessa infraestrutura moldou as dinâmicas socioeconômicas contemporâneas do município. Nesse sentido, busca-se responder o seguinte questionamento: em que medida a rodovia atua como principal indutora do crescimento territorial e quais são as implicações dessa centralidade para a organização do espaço urbano e a qualidade de vida da população? Entre os aspectos associados a essa centralidade, destaca-se a fragmentação do tecido urbano, decorrente do intenso fluxo de veículos pesados que atravessa o perímetro urbano, gerando conflitos de uso do solo que demandam uma análise mais profunda sob a perspectiva do planejamento urbano e da Geografia.

Diante desse cenário, este trabalho tem como objetivo geral analisar o papel da BR-010 na consolidação e expansão territorial do município de Itinga do Maranhão, com ênfase nas transformações espaciais e socioeconômicas decorrentes de sua implantação. Para isso, busca compreender o processo histórico de ocupação do núcleo urbano a partir da abertura da Rodovia

Belém-Brasília, caracterizar a morfologia urbana atual, identificando como o traçado das ruas e a distribuição dos bairros se articulam com o eixo rodoviário, e avaliar a dinâmica socioeconômica local, verificando a dependência dos setores de comércio e serviços em relação ao fluxo de mercadorias e passageiros da BR-010.

A relevância deste estudo justifica-se pela necessidade de compreender as especificidades das cidades que surgiram sob a lógica da fronteira econômica e da expansão rodoviária. Itinga do Maranhão representa um caso emblemático de como a infraestrutura de transporte pode influenciar a organização e o desenvolvimento urbano, produzindo padrões de ocupação que desafiam as teorias clássicas de urbanismo. Além disso, a pesquisa contribui para o debate sobre o planejamento de cidades de pequeno e médio porte localizadas em eixos logísticos estratégicos, oferecendo subsídios para futuras intervenções voltadas à mitigação dos impactos do tráfego rodoviário e ao fortalecimento de estratégias de desenvolvimento sustentável.

A metodologia adotada fundamenta-se em uma abordagem qualitativa e analítica, apoiada em pesquisa bibliográfica, levantamento de dados históricos e análise de mapas e imagens de satélite que permitem acompanhar a evolução da mancha urbana. A discussão integra a história territorial à análise espacial, buscando compreender a relação entre a rodovia e a cidade. Nesse sentido, as próximas seções analisam os fatores que tornaram Itinga do Maranhão um ponto estratégico na dinâmica regional, discutindo como a Rodovia Belém-Brasília deixou de ser apenas um eixo de circulação para tornar-se um elemento estruturador da identidade urbana e territorial do município.

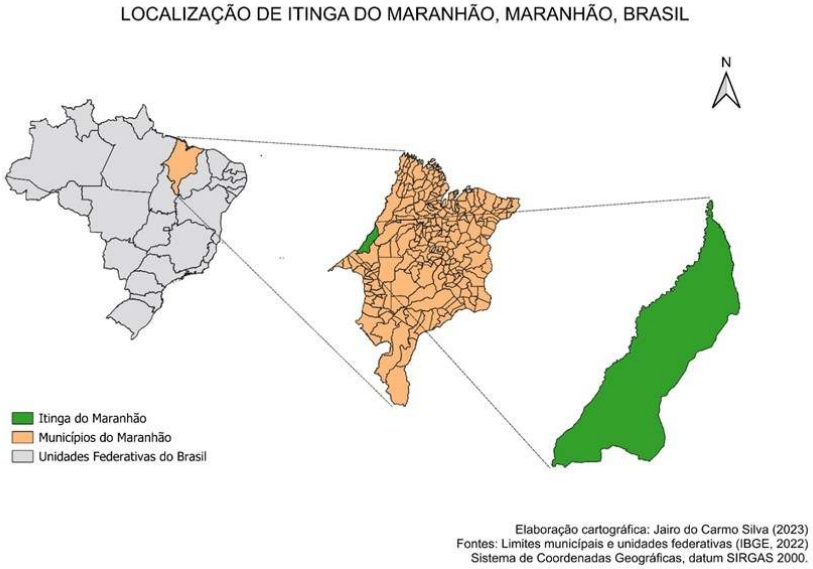
2 REFERENCIAL TEÓRICO

Historicamente, a ocupação urbana associada às rodovias no Brasil consolidou um modelo de organização espacial conhecido como cidades estruturadas a partir da estrada. A construção da Rodovia Belém-Brasília representou um importante marco no processo de integração territorial e de ocupação de diversas áreas do país, favorecendo a expansão da fronteira econômica e o surgimento de novos núcleos urbanos. Nesse contexto, muitas cidades passaram a organizar seu crescimento em função do eixo rodoviário, concentrando atividades econômicas, serviços, equipamentos urbanos e moradias ao longo da estrada, frequentemente sem um planejamento urbano capaz de acompanhar a velocidade dessa expansão. Itinga do Maranhão insere-se nessa dinâmica, apresentando uma configuração urbana fortemente condicionada pela presença da BR-010. Para contextualizar a posição do município no conjunto regional, a Figura 1 apresenta sua localização no estado do Maranhão.

O município de Itinga do Maranhão está inserido em um contexto territorial mais amplo, cuja ocupação e dinâmica urbana estão diretamente associadas à abertura de grandes eixos viários na região.

Compreender sua localização constitui, portanto, um ponto de partida para analisar os processos que moldaram não apenas esse município, mas também a rede de cidades que se consolidou ao longo desse eixo de integração nacional.

Figura 1. Mapa de localização de Itinga do Maranhão – MA



Fonte: Silva (2023) [1]

Nesse processo, a Rodovia Belém-Brasília desempenhou papel central na estruturação do espaço regional, favorecendo a ocupação de áreas até então pouco integradas às dinâmicas econômicas nacionais. Além de facilitar a circulação de pessoas, mercadorias e capitais, a rodovia estimulou o surgimento e a expansão de diversos núcleos urbanos ao longo de seu traçado, promovendo novas relações econômicas e intensificando a integração entre diferentes porções do território. Esse processo contribuiu para a formação de uma rede de cidades diretamente vinculadas à infraestrutura rodoviária, cuja organização espacial passou a refletir a centralidade exercida pela BR-010. A Figura 2 ilustra essa dinâmica ao apresentar o traçado da rodovia e as principais cidades que se desenvolveram a partir dela.

[1] SILVA, J. do C. Mapa de localização de Itinga do Maranhão – MA. 2023. Não publicado.

Figura 2. Cidades no percurso da Rodovia Belém-Brasília



Fonte: Pereira e Trevisan (2018)

A origem e a consolidação de Itinga do Maranhão como núcleo urbano estão, portanto, diretamente relacionadas à implantação da BR-010, cuja abertura redefiniu a organização do espaço regional e influenciou a formação de novos centros urbanos ao longo de seu traçado. Nesse sentido, Oliveira, Paz e Araújo (2021, p. 96) destacam que:

> O processo de construção da rodovia Belém-Brasília [...], iniciado em 1950 e concluído em 1974, estimulou que pontos de apoio emergissem com status de cidade, provocando a fragmentação e o surgimento de centralidades interurbanas nas áreas que margeiam a estrada, a exemplo de Imperatriz, Estreito, Carolina, Itinga do Maranhão, Açailândia e Porto Franco, no Maranhão, além de Paragominas e Dom Eliseu, no Pará (Oliveira; Paz; Araújo, 2021, p. 96).

Nesse contexto, insere-se a trajetória de Itinga do Maranhão, município localizado no sudoeste maranhense e atravessado pela BR-010. Inicialmente constituído como distrito de Açailândia, foi elevado à categoria de município pela Lei nº 6.147, de 10 de novembro de 1994, processo diretamente relacionado ao crescimento populacional e econômico impulsionado pela implantação da rodovia. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023) explica a origem do município:

> Em 1959, em decorrência da construção da rodovia Belém-Brasília, foi criado um pequeno povoado às margens do Rio Itinga, rio este que mais tarde daria nome ao povoado, fato ocorrido durante o governo de Jucelino Kubistchek de Oliveira. Teve como primeiros moradores, Manoel Pereira de Carvalho (Manoel Ventinha), Manoel da Silva (Manoel Baixinho) e Manoel Barros (Manoel Tratorista).

Antes da construção da rodovia, a área correspondente ao atual município de Itinga do Maranhão apresentava ocupação esparsa, marcada por práticas agrícolas de subsistência e por pouca articulação com outras áreas da região. Com essa construção e a intensificação do fluxo de pessoas e

mercadorias, tornou-se necessária a instalação de um posto fiscal destinado ao controle da circulação de produtos e à fiscalização do tráfego na região, sobretudo em razão da proximidade com a divisa do estado do Pará. Essa estrutura administrativa passou a funcionar como polo de atração de trabalhadores em busca de oportunidades de emprego e de acesso à terra. Gradualmente, a fixação dessas pessoas nas proximidades do posto impulsionou a ocupação local, à medida que crescia a demanda por serviços destinados a atender o fluxo constante de pessoas e veículos que percorriam a rodovia.

A partir desse cenário inicial de ocupação e circulação de pessoas, outras atividades econômicas passaram a se consolidar na região, entre elas a exploração madeireira. Santos (1993) ressalta que a urbanização brasileira se caracterizou pela convergência de fluxos migratórios para os pontos de maior dinamismo econômico, o que explica como núcleos surgidos à beira de rodovias passaram a funcionar como centros regionais de atração populacional.

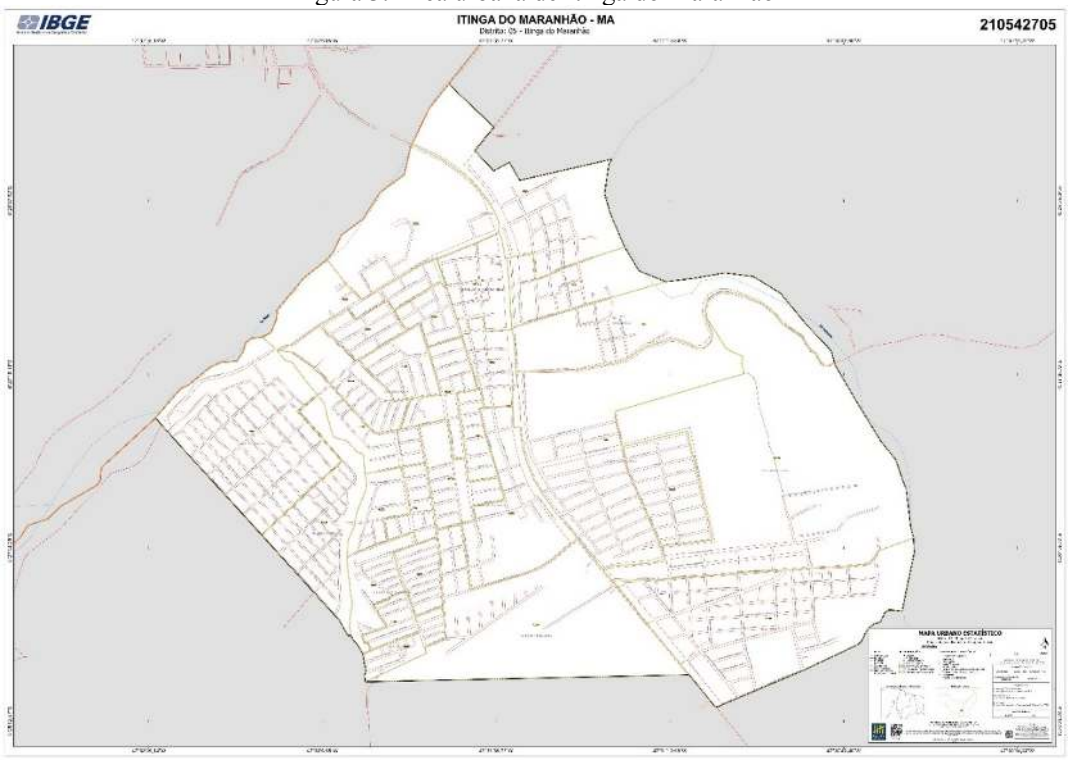
Nesse período, a abundância de recursos florestais na Amazônia e nas áreas de transição entre a Amazônia Legal e o sul do Maranhão favoreceu a instalação de serrarias e de pequenos negócios voltados ao beneficiamento da madeira. Em Itinga do Maranhão, essa atividade passou a atrair não apenas trabalhadores, mas também comerciantes e transportadores, contribuindo para a ampliação das relações econômicas e para o fortalecimento do núcleo urbano em formação.

Nesse contexto, o processo de integração regional passou a se intensificar, acompanhando as transformações econômicas e territoriais que atingiram o município. Além das mudanças ocorridas em âmbito local, o crescimento da cidade deve ser compreendido no contexto mais amplo da reorganização econômica e territorial do estado do Maranhão.

A partir da segunda metade do século XX, o estado passou a ser incorporado a um processo mais amplo de integração regional e econômica no país. Esse movimento foi orientado por políticas nacionais que buscavam fortalecer as conexões entre diferentes regiões brasileiras, por meio da ampliação das infraestruturas de transporte e circulação. Tais iniciativas buscavam integrar áreas até então pouco articuladas à dinâmica econômica nacional, favorecendo o escoamento de matérias-primas e estimulando o crescimento econômico em diferentes partes do território brasileiro (Oliveira; Paz; Araújo, 2021).

A consolidação desse processo de ocupação e integração regional contribuiu para a formação e expansão do núcleo urbano de Itinga do Maranhão ao longo das últimas décadas. Com o passar do tempo, a localidade transformou sua organização espacial, ampliando a área urbana e estruturando novos bairros e áreas de circulação. A configuração atual do município pode ser observada na Figura 3.

Figura 3. Área urbana de Itinga do Maranhão



Fonte: IBGE (2022).

Por fim, a imagem permite observar que a atual configuração destaca a expansão do espaço urbano e a organização da cidade ao longo do tempo. Seu crescimento também está relacionado à ampliação de sua função como centro de atendimento para a população local e para as comunidades vizinhas. Nesse sentido, o município passou a concentrar serviços básicos, atividades comerciais e instituições públicas que contribuem para a dinâmica econômica e social da região, reforçando sua importância no contexto regional do sul do Maranhão.

3 A MORFOLOGIA URBANA E O EIXO ESTRUTURANTE DA BR-010

A relação entre infraestrutura rodoviária e crescimento urbano constitui uma das dimensões mais reveladoras da morfologia das cidades brasileira formadas ao longo da segunda metade do século XX. No caso particular das localidades situadas no eixo da Rodovia Belém-Brasília, essa relação torna-se ainda mais evidente, uma vez que a própria origem de muitos núcleos urbanos está diretamente vinculada à construção da rodovia.

Nesse sentido, a forma urbana de Itinga do Maranhão revela uma forte relação com esse eixo viário, configurando um padrão de ocupação em que a rodovia funciona como elemento organizador da dinâmica espacial. Analisar o traçado da cidade, a distribuição de suas funções e a hierarquia de suas vias exige, portanto, compreender como a BR-010 não apenas atravessou o território, mas também

passou a estruturar sua organização interna. Ao discutir os fundamentos da urbanização brasileira, Santos (1993, p. 11) destaca a necessidade de analisar de forma articulada os processos econômicos, políticos e técnicos que condicionam o uso do território: "o nível da urbanização, o desenho urbano e as manifestações das carências da população são realidades a serem analisadas à luz dos subprocessos econômicos, políticos e socioculturais, assim como das realizações técnicas e das modalidades de uso do território nos diversos momentos históricos".

Essa perspectiva é particularmente útil para se pensar o tipo de cidade que emerge em torno de uma rodovia. Nesse caso, o traçado urbano não resulta de um planejamento autônomo ou de processos de adensamento gradual a partir de um núcleo histórico preexistente. Ao contrário, é amplamente condicionado pela lógica da circulação, pela necessidade de acessar a via principal, aproveitar o fluxo de veículos e mercadorias e ocupar áreas de maior visibilidade e movimento.

Em Itinga do Maranhão, essa dinâmica pode ser observada na própria configuração da malha viária. As ruas que estruturam o cotidiano da população partem ou desembocam no eixo da rodovia, demonstrando como o desenho urbano foi moldado pela presença da via federal. Essa dinâmica produz uma morfologia característica: cidades que crescem ao longo de um eixo longitudinal, do qual se ramificam vias secundárias, geralmente perpendicularmente à rodovia e pouco articuladas entre si.

O fenômeno que a literatura urbanística convencionou chamar de "cidade-estrada" sintetiza esse processo. Trata-se de uma configuração em que a rodovia funciona, ao mesmo tempo, como principal via de circulação e vetor de expansão urbana. Como destaca Milton Santos (1993), as rodovias atuam como eixos estruturadores do território, organizando fluxos e induzindo a formação de núcleos urbanos ao longo de seus traçados. Estabelecimentos comerciais, postos de combustível, oficinas mecânicas, pousadas e feiras tendem a se instalar às margens da via, atendendo tanto aos motoristas em trânsito quanto à população local, que encontra nesse espaço seu principal eixo de convivência e abastecimento.

Em Itinga do Maranhão, esse padrão se manifesta de maneira bastante clara. O trecho urbano da BR-010 concentra as principais atividades comerciais do município, funcionando como uma espécie de centro linear em torno do qual o restante da cidade se organiza de maneira subordinada. O resultado é um tecido urbano predominantemente linear, no qual a profundidade dos lotes, a distância da rodovia e a visibilidade das fachadas tornam-se critérios centrais na valorização do solo.

No caso da Rodovia Belém-Brasília, a influência sobre a formação dos núcleos urbanos tem sido amplamente documentada na literatura. Sua implantação representou não apenas uma conexão física entre regiões anteriormente pouco articuladas, mas também um estímulo direto ao surgimento e à expansão de cidades que, em muitos casos, sequer existiam antes da abertura da estrada. Nesse sentido,

Sousa e Pacheco (2013, p. 247) destacam: “a implantação da rodovia Belém-Brasília foi um marco não só para a integração da Amazônia com o Centro-Sul do Brasil, como também dinamizou o desenvolvimento urbano [...] influenciaram desde os núcleos urbanos pré-existentes até o surgimento de outros núcleos [...]”.

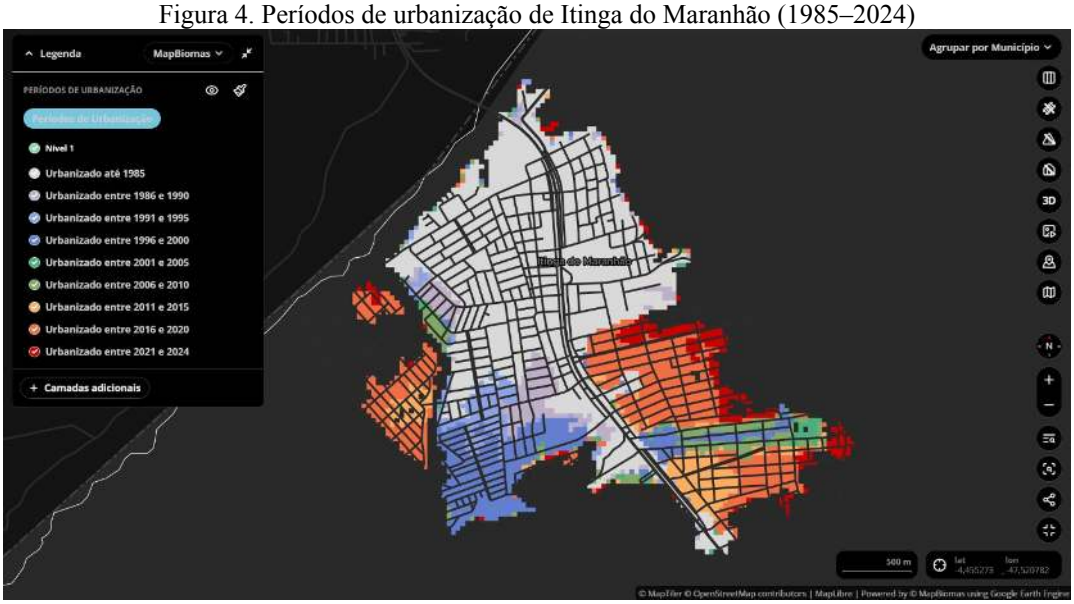
Esse dado é fundamental para se compreender a morfologia dessas cidades. Quando um núcleo urbano se forma a partir de uma rodovia, e não ao redor de um mercado, de uma praça ou de um porto fluvial – que é o caso de muitas cidades brasileiras mais antigas –, a organização do espaço assume uma lógica distinta. A hierarquia viária deixa de ser radial ou orgânica para assumir uma configuração linear. Em Itinga do Maranhão, isso se traduz numa estrutura em que a rua mais importante é o trecho da BR-010 que atravessa o núcleo urbano, ao qual as demais vias se conectam como ramificações secundárias, sem que haja, em geral, alternativas de percurso com equivalência funcional. As demais ruas existem, em boa medida, como prolongamentos ou acessos a esse eixo central.

Esse padrão de crescimento linear tem implicações diretas sobre o funcionamento da cidade. Em termos de mobilidade, tende a concentrar o tráfego em um único corredor, sobrecarregando a via principal e dificultando a distribuição mais equilibrada dos fluxos por toda a malha urbana. Já no que se refere ao uso do solo, favorece a especialização funcional ao longo do eixo rodoviário, concentrando atividades comerciais e de serviços voltadas ao tráfego de passagem e deslocando o uso residencial para áreas menos valorizadas. Esse processo pode ser compreendido a partir da própria dinâmica de urbanização brasileira, na qual, “o urbano passa a ser o lócus privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e da grande maioria da população, assim como difusor de uma nova cultura de novos padrões de relações sociais” (Brito; Pinho, 2012, p. 18). A separação entre frente comercial e fundo residencial é uma das marcas morfológicas mais persistentes nas cidades-estrada e pode ser identificada com clareza no tecido urbano de Itinga do Maranhão, onde a ocupação mais adensada e dinâmica acompanha o traçado da rodovia, enquanto os bairros afastados desse eixo apresentam menor densidade e infraestrutura mais precária.

No contexto das cidades situadas ao longo da BR-010, isso significa a intensificação de funções comerciais e serviços voltados ao abastecimento regional, à logística de transporte e ao apoio às atividades agrícolas e extrativistas do entorno. Itinga insere-se nessa lógica como um ponto de apoio em uma rede mais ampla de fluxos econômicos, cumprindo funções de abastecimento e serviços para municípios vizinhos e para a população rural de seu entorno imediato. A cidade deixou de ser apenas um ponto de moradia para tornar-se um nó de distribuição nessa rede, e sua morfologia urbana passou a refletir essa função. O crescimento se deu, sobretudo, nas áreas com maior acesso à rodovia, reforçando o padrão de ocupação e aprofundando as diferenciações internas do tecido urbano.

Para ilustrar como esse crescimento se distribuiu ao longo do tempo, o mapa a seguir (Figura 4), elaborado a partir dos dados do MapBiomas, apresenta os períodos de urbanização da área urbana de Itinga do Maranhão entre 1985 e 2024. Cada faixa de cor corresponde a um intervalo de expansão, permitindo identificar tanto o ritmo quanto a direção predominante do crescimento do município.

Figura 4. Períodos de urbanização de Itinga do Maranhão (1985–2024)



Fonte: Os Autores, 2025

O mapa mostra que as áreas urbanizadas até 1985 concentram-se no núcleo central da cidade, nas proximidades da rodovia, indicando que a BR-010 foi o ponto de partida da ocupação urbana. A partir da década de 1990, observa-se a expansão da cidade em direção ao norte e ao sul, sempre acompanhando o traçado viário. Nos períodos mais recentes, entre 2011 e 2024, o crescimento avançou para as áreas adjacentes à malha urbana consolidada, especialmente na porção sul do município, onde se nota um adensamento expressivo ao longo das vias que se conectam à rodovia federal. Esse padrão confirma que o crescimento de Itinga não ocorreu de forma orgânica a partir de um centro histórico tradicional, mas de modo linear e dependente da infraestrutura rodoviária.

A concentração das atividades econômicas no eixo principal também contribuiu para acentuar as diferenças entre as áreas mais próximas da rodovia, que receberam maior oferta de infraestrutura e serviços, e os bairros mais periféricos, onde esses investimentos ocorreram de forma mais limitada. Em Itinga do Maranhão, essa diferenciação pode ser percebida na distribuição dos equipamentos públicos, nas condições de pavimentação das vias e na qualidade das edificações, que tendem a diminuir à medida que aumenta a distância em relação ao eixo central. Nesse sentido, Pequeno e Elias (2010, p. 448) assinalam que “o espaço urbano, na forma como é produzido, reflete as mudanças históricas nos

processos produtivos", o que implica reconhecer que a morfologia dessas cidades carrega em si as marcas das desigualdades que orientaram sua produção.

Do ponto de vista do traçado urbano, observa-se uma estrutura em que a rodovia constitui o principal eixo de organização da cidade, enquanto as demais vias se conectam a ela em uma relação de dependência. As ruas paralelas à BR-010, quando existentes, raramente desempenham funções equivalentes, permanecendo como vias de circulação interna dos bairros. Como consequência, forma-se uma malha urbana pouco diversificada e fortemente dependente da rodovia, condição que deixa a cidade vulnerável a qualquer alteração realizada nessa infraestrutura, como, por exemplo, a implantação de contornos rodoviários que desviem o tráfego de passagem.

Dessa forma, a análise morfológica de Itinga do Maranhão mostra que a BR-010 é, para o município, muito mais do que uma estrutura de transporte. A rodovia orientou a expansão da cidade, influenciou a localização das atividades econômicas e condicionou a organização da malha urbana. Assim, compreender a formação desse espaço urbano exige reconhecer o papel dessa infraestrutura na produção da cidade e nas dinâmicas que ainda hoje orientam seu crescimento e funcionamento.

4 A DINÂMICA SOCIOECONÔMICA E A DEPENDÊNCIA DO FLUXO RODOVIÁRIO

A relação entre a rodovia e a economia de Itinga do Maranhão não se restringe ao processo de formação do município, sendo um elemento que alicerça sua dinâmica econômica. Desde sua origem como ponto de apoio ao tráfego da Rodovia Belém-Brasília, a cidade se organizou em função das demandas dos fluxos que percorrem o eixo: abastecimento de combustíveis, manutenção mecânica, alimentação, hospedagem e outros serviços. A questão central, portanto, não é a existência dessa dependência, mas os limites que ela impõe e os custos que pode representar para o desenvolvimento do município.

Para entender como essa dinâmica se consolidou, é necessário situá-la dentro de um processo mais amplo de fronteira capitalista que marcou toda a região amazônica a partir da segunda metade do século XX. Ao analisar a expansão urbana das cidades ao longo da BR-153, no Tocantins, Santos (2017) destaca que a construção das rodovias na Amazônia tanto abriu novos territórios à circulação quanto deslocou a lógica econômica de regiões inteiras, transferindo atividades e populações para as margens das estradas. Conforme sintetiza Lira (2011 *apud* Santos, 2017, p. 106): "A Belém-Brasília se constituiu no novo eixo de desenvolvimento econômico e populacional da região do Tocantins, se transformando em uma área de atração e deslocando economia e urbanização do vale do Tocantins para o divisor de água de sua margem esquerda".

O mesmo deslocamento ocorreu ao longo de todo o percurso da Rodovia Belém-Brasília, incluindo o trecho maranhense onde está localizado o município de Itinga do Maranhão. Antes da abertura da estrada, a circulação econômica da região dependia de rotas precárias e da articulação com núcleos tradicionais do interior do estado. A BR-010 reorientou esse fluxo de forma definitiva, e o comércio que antes percorria outros caminhos passou a se concentrar nas margens da rodovia. Ou seja, essa concentração beneficiou aqueles que tinham acesso à "beira da estrada" e marginalizou quem estava fora desse eixo.

A primeira atividade econômica a se consolidar em Itinga, ainda nas décadas de 1960 e 1980, foi a exploração madeireira. A região sudoeste do Maranhão, situada na faixa de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica, possuía extensas áreas florestais que passaram a ser exploradas de forma mais intensa com a abertura da rodovia e a ampliação do acesso ao território. Nesse cenário, serrarias instalaram-se nas proximidades da BR-010, aproveitando tanto a disponibilidade de madeira quanto a facilidade de escoamento da produção proporcionada pela rodovia. Esse ciclo atraiu trabalhadores, comerciantes e transportadores, que foram gradualmente constituindo o núcleo urbano do município. A Figura 5 ilustra a proximidade da BR-010 com o polo moveleiro da cidade, destacando sua localização estratégica e a importância da rodovia para o escoamento da produção.

Figura 5. Polo moveleiro na Avenida Presidente Médici em Itinga do Maranhão



Fonte: Google Street View (imagem de nov. de 2024)

A Figura 5 mostra que a exploração madeireira no município seguiu o padrão característico da expansão da fronteira amazônica, baseado na exploração intensiva dos recursos florestais, mantendo-se por muitos anos como a principal base econômica do município. Com a redução da disponibilidade de madeira, parte do setor passou por um processo de reconversão produtiva, direcionando-se para atividades de beneficiamento, artesanato e comercialização de produtos derivados da madeira. Essa

transformação permitiu a permanência de parte da atividade econômica e criou alternativas de trabalho e geração de renda para a população local.

Ao analisar as políticas de desenvolvimento regional voltadas para a Amazônia, Santos (2017) destaca que esse processo ocorreu de forma desigual, sem promover um desenvolvimento social compatível com a intensidade da exploração dos recursos naturais. Em Itinga do Maranhão, essa dinâmica refletiu-se na reorganização das atividades econômicas após o declínio do ciclo madeireiro, contexto em que o artesanato em madeira passou a representar uma alternativa de geração de renda para parte da população.

Entretanto, essa reorganização não foi suficiente para alterar a estrutura econômica do município. Embora o esgotamento gradual dos recursos florestais tenha exigido novas atividades produtivas, esse processo não foi acompanhado pela consolidação de uma infraestrutura urbana nem por uma diversificação econômica compatíveis com a demanda gerada. Como resultado, a economia local permaneceu fortemente vinculada aos serviços e às atividades relacionadas à BR-010.

A Figura 6 sintetiza essa trajetória ao representar quatro momentos da formação econômica e urbana do município: o surgimento do núcleo de apoio aos primeiros migrantes, a consolidação da exploração madeireira, o período de declínio desse ciclo e emancipação política, e a configuração atual, com predomínio dos setores de comércio e serviços e das atividades associadas ao eixo rodoviário.

Figura 6. Ciclos econômicos de Itinga do Maranhão



Fonte: Os Autores, 2026

Com o arrefecimento do ciclo madeireiro, o comércio e os serviços voltados ao tráfego rodoviário passaram a ocupar posição ainda mais central na economia local. Postos de combustível, oficinas mecânicas, borracharias, restaurantes e pequenos hotéis voltados a caminhoneiros e demais viajantes constituem, atualmente, importantes atividades econômicas do município. Esse perfil comercial é típico das chamadas cidades-estrada, cuja dinâmica econômica depende, em grande medida, dos fluxos de pessoas e mercadorias que circulam pela rodovia.

A localização de Itinga na divisa entre o Maranhão e o Pará reforça essa centralidade logística. A rodovia é o único elo terrestre que conecta o município ao restante dos dois estados, e a proximidade

com a fronteira estadual faz da cidade um ponto obrigatório de parada para caminhões e outros veículos que percorrem o trecho. Esse fluxo contínuo sustenta o comércio local, mas também revela uma dependência estrutural: oscilações no tráfego, seja por crises no setor de transportes ou de problemas nas condições da rodovia, impactam diretamente nos estabelecimentos que dependem dessa circulação.

Sousa e Pacheco (2013) identificaram esse padrão em cidades do Centro-Norte de Goiás localizadas ao longo da BR-010, destacando que a rodovia se consolidou como o principal eixo do desenvolvimento regional ao concentrar grande parte da circulação de riquezas. Segundo os autores, muitas dessas cidades apresentavam baixo dinamismo econômico em função do isolamento em que se encontravam antes da construção da rodovia. Nesse contexto, a estrada foi decisiva para o crescimento econômico dessas localidades, embora também tenha contribuído para consolidar uma forte dependência da infraestrutura rodoviária, limitando a diversificação das atividades econômicas.

Outra dimensão que também merece destaque é a do abastecimento, uma vez que o município não produz a maior parte dos bens que consome. Alimentos industrializados, materiais de construção, medicamentos e insumos agrícolas chegam predominantemente por via rodoviária, transportados pela BR-010. Por isso, qualquer interrupção prolongada na rodovia gera desabastecimento imediato e elevação de preços. Essa vulnerabilidade é uma dimensão menos perceptível da dependência econômica do município em relação à rodovia, mas produz efeitos diretos sobre o cotidiano da população.

Em síntese, a economia de Itinga do Maranhão caracteriza-se como uma economia de passagem, construída para atender aos fluxos e não para gerar acumulação própria. Ao longo do tempo, a rodovia favoreceu a expansão do comércio, dos serviços e da circulação de pessoas, estruturando grande parte das atividades do município. Em paralelo, esse processo contribuiu para manter uma economia pouco diversificada, ainda fortemente condicionada ao movimento da rodovia.

5 IMPACTOS DA CONSOLIDAÇÃO DA BR-010 NA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL URBANA DE ITINGA DO MARANHÃO

Ao analisar a configuração espacial de Itinga do Maranhão, observa-se que, embora o município tenha sido emancipado apenas em 1994, a lógica de ocupação do território já se encontrava consolidada muito antes disso. O espaço urbano atual resulta de décadas de crescimento às margens da BR-010, em um processo espontâneo, desordenado e sem planejamento territorial. Assim, quando se emancipou, a cidade já apresentava uma estrutura urbana consolidada, com características que ainda hoje condicionam sua organização espacial e impõem desafios relacionados ao seu desenvolvimento.

Um dos principais impactos da consolidação da rodovia sobre o espaço urbano é a fragmentação do tecido urbano provocada pelo intenso tráfego de veículos pesados dentro do perímetro municipal, especialmente nas proximidades do posto fiscal. Nesse contexto, a paisagem urbana passa por transformações rápidas, impulsionadas principalmente pelas demandas econômicas vinculadas à circulação de mercadorias e às atividades madeireiras. Como destacam Dias e Brito (2012, p. 80): "Atualmente é possível verificar uma construção/destruição/reconstrução da paisagem num tempo muito rápido, mostrando a dinâmica do capital em atender novos objetivos de acumulação. Igualmente, se desenrola nessa paisagem relações sociais muito mais complexas que antes".

Esse processo se expressa diretamente em Itinga, onde a presença da rodovia induz mudanças constantes no espaço urbano e nas relações sociais, reorganizando funções e usos do território. Além do crescimento econômico, esse dinâmica também produziu segregação social e conflitos no uso do espaço, que persistem até a atualidade.

Nesse sentido, outro impacto relevante é a segregação socioespacial associada ao crescimento linear ao longo da rodovia, perceptível na medida em que os bairros mais próximos da BR-010 concentram a maior parte das atividades econômicas, dos serviços e dos equipamentos públicos, configurando-se como áreas mais dinâmicas. Nesses espaços, destacam-se estabelecimentos centrais para a economia local, como o polo moveleiro e a principal via do comércio local, a "Rua Açailândia" (Figuras 7 e 8), onde se concentra grande parte das atividades comerciais do município.

Figuras 7 e 8: Centro comercial de Itinga do Maranhão



Fonte: Google Street View (imagens de nov. de 2024)

À medida que se avança para o interior do município, afastando-se do eixo rodoviário, observa-se a deterioração da infraestrutura urbana: ruas de terra, ausência ou inadequação de calçadas, falta de

saneamento básico e menor oferta de serviços essenciais – quadro que evidencia a desigualdade no acesso aos recursos urbanos e reforça a separação entre as diferentes áreas da cidade. Essa distinção não é resultado de uma decisão pontual de gestão, mas de um processo histórico de crescimento orientado pela rodovia, que valorizou as áreas próximas ao eixo viário e marginalizou as mais distantes.

Ao analisar essa dinâmica em escala regional, tal fenômeno pode ser compreendido como característico das cidades de fronteira que se expandiram ao longo das rodovias amazônicas. Conforme observa Becker (2005, p. 73):

> Uma grande modificação estrutural ocorreu no povoamento regional que se localizou ao longo das rodovias e não mais ao longo da rede fluvial, como no passado, e no crescimento demográfico, sobretudo urbano. Processou-se na região uma penosa mobilidade espacial, com forte migração e contínua expropriação da terra e, assim, ligada a um processo de urbanização. Em vista disso, a Amazônia teve a maior taxa de crescimento urbano no país nas últimas décadas. No censo de 2000, 70% da população na região Norte estavam localizados em núcleos urbanos, embora carentes dos serviços básicos.

Em Itinga do Maranhão, essa segregação apresenta um recorte territorial bem definido: os bairros que surgiram entre a rodovia e os limites do perímetro urbano – habitados principalmente por trabalhadores rurais e migrantes de baixa renda – são exatamente os que concentram as piores condições de urbanização. Esse padrão, comum a diversas cidades ao longo da BR-010, revela que o crescimento urbano nessas áreas costuma vir acompanhado de graves problemas socioespaciais persistentes.

A questão ambiental é outro aspecto que deve ser analisado. O ciclo madeireiro que sustentou a economia de Itinga nas primeiras décadas de ocupação resultou em desmatamento extensivo na região, incluindo áreas de mata ciliar e nas zonas de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica que caracterizam o entorno do município. Santos (2017, p. 98) destaca que, nas fronteiras amazônicas, "[...] as taxas de desmatamento são cada vez maiores" à medida que a ocupação avança, e que esse processo gera "[...] uma série de transtornos para as comunidades tradicionais" que habitavam a região antes da chegada da rodovia e das atividades extrativistas que ela viabilizou.

Em Itinga, populações extrativistas e comunidades que dependiam diretamente da floresta foram progressivamente pressionadas pela expansão das atividades madeireiras e agropecuárias associadas à abertura da rodovia. A lógica era simples, direta e, também, predatória: a estrada ampliava o acesso ao território, o que atraía o capital madeireiro e seu potencial de devastação da floresta, resultando em um território empobrecido em termos ambientais e sociais. Um exemplo é o Rio Itinga, que dá nome ao município e apresenta matas ciliares parcialmente comprometidas em decorrência de

décadas de ocupação irregular e uso inadequado do solo, o que representa não apenas uma perda ambiental, mas uma ameaça concreta ao abastecimento hídrico local.

Sousa e Pacheco (2013, p. 261) ressaltam que o processo de urbanização ao longo da Rodovia Belém-Brasília "[...] não acontece de forma homogênea, havendo particularidades no processo de urbanização em cada microrregião ou município". Essa ressalva é importante para o caso de Itinga, pois embora o padrão geral de cidade-estrada se aplique à cidade, há especificidades locais que devem ser consideradas em qualquer proposta de intervenção. A posição da fronteira estadual, a herança do ciclo madeireiro, a proximidade com a Floresta Amazônica e o tamanho reduzido do município são alguns fatores que configuram um cenário particular de desafios.

Dessa forma, pode-se afirmar que os impactos da consolidação da BR-010 sobre Itinga foram tanto positivos quanto negativos, ainda que, ao longo das décadas, seus efeitos mais problemáticos tenham sido, em grande medida, subestimados. A rodovia foi decisiva para a formação do município, mas também induziu um crescimento sem instrumentos suficientes de planejamento capazes de orientar, corrigir e distribuir de forma mais equitativa sua expansão. O resultado é uma cidade que carrega as marcas de um processo de ocupação que valorizou a circulação acima de outras dimensões da vida urbana, como moradia digna, preservação ambiental e qualidade de vida.

Qualquer esforço de planejamento urbano para Itinga do Maranhão que busque ir além de intervenções pontuais precisará enfrentar essa herança. Isso implica repensar a relação entre a rodovia e o tecido urbano, de modo a reduzir o conflito entre o tráfego de passagem e a vida cotidiana da população, além de recuperar áreas degradadas pelo desmatamento e pela ocupação irregular das margens do Rio Itinga. Há, ainda, o desafio de fortalecer uma base econômica que não dependa tão exclusivamente do fluxo rodoviário.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O percurso analítico deste artigo atestou que a relação entre Itinga do Maranhão e a BR-010 vai muito além da proximidade geográfica. Ao longo das seções anteriores, demonstrou-se que a rodovia não atuou apenas como vetor de surgimento do município, mas se consolidou como alicerce da vida urbana, econômica e territorial. Essa condição sintetiza tanto os ganhos associados à integração regional quanto os limites impostos por uma dependência estrutural historicamente construída.

A origem de Itinga remete diretamente à abertura da Belém-Brasília no contexto das políticas de integração nacional que visavam ocupar os chamados vazios demográficos do interior do país. A implantação da rodovia estimulou o surgimento de pontos de apoio que foram gradualmente se consolidando como núcleos urbanos, padrão que se repetiu em diferentes trechos do eixo viário, do

Centro-Oeste ao Norte do país – ao longo de toda a extensão da rodovia, de Goiás até o Pará. Esse tipo de formação urbana gerou cidades que têm em comum a dependência estrutural em relação ao eixo viário que lhes deu origem.

O ciclo madeireiro foi a primeira expressão concreta dessa dependência. A abundância de recursos florestais na região de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica atraiu serrarias e trabalhadores, impulsionando o crescimento inicial do município, mas sem gerar acumulação suficiente para diversificar a base econômica após o esgotamento da atividade. A exploração foi intensa, predatória e pouco regulada, seguindo um padrão que marcou toda a fronteira amazônica nesse período. As comunidades tradicionais que habitavam a região antes da chegada da rodovia foram as mais afetadas, diante do avanço das atividades madeireiras e agropecuárias sobre seus territórios.

Do ponto de vista morfológico, a cidade que resultou desse processo configura-se como uma cidade linear, orientada pelo traçado da BR-010 e com pouca diversidade na hierarquia de suas vias. Enquanto o eixo rodoviário concentra o comércio, os serviços e parte significativa dos equipamentos urbanos, os bairros mais afastados da rodovia são carentes de infraestrutura e serviços públicos, reflexo da forma como a cidade foi estruturada ao longo do tempo. Assim, a segregação socioespacial hoje observada em Itinga é produto da forma como o município cresceu e se desenvolveu, privilegiando os espaços diretamente articulados à rodovia em detrimento das áreas incorporadas posteriormente ao tecido urbano.

A análise desenvolvida neste trabalho reforça a compreensão de que o desenvolvimento urbano do município não pode ser pensado de forma isolada de seu contexto regional. Isso porque a BR-010 conecta Itinga a uma rede de fluxos econômicos, populacionais e logísticos que ultrapassa os limites do Maranhão e envolve municípios do Pará e do Tocantins. Assim, qualquer intervenção que desconsidere essa dimensão regional tende a produzir resultados limitados e de curta duração.

Ao mesmo tempo, é importante reconhecer que a dependência em relação à rodovia, embora estrutural, não é imutável. Experiências de outros municípios demonstram que é possível ampliar a base econômica e reduzir a vulnerabilidade associada à concentração das atividades em um único eixo de circulação. No entanto, essa transformação depende de planejamento, investimentos públicos e estratégias de desenvolvimento capazes de diversificar as atividades econômicas e reduzir a dependência do fluxo rodoviário. A emancipação em 1994 foi um passo importante, mas 30 anos não são suficientes para superar décadas de crescimento não planejado, especialmente quando os recursos municipais são limitados e as demandas acumuladas são grandes.

Por fim, este trabalho não pretendeu esgotar a análise sobre Itinga do Maranhão. Há lacunas que pesquisas futuras poderão aprofundar, especialmente no que se refere ao impacto do desmatamento

sobre as comunidades tradicionais do entorno e às condições de trabalho no setor de transporte e logística. Também merecem investigação a dinâmica fundiária nas áreas de expansão urbana irregular e os efeitos das oscilações no tráfego rodoviário sobre a geração de renda local. Espera-se que a análise aqui desenvolvida contribua para uma compreensão mais crítica e fundamentada dos desafios enfrentados pelo município, oferecendo subsídios tanto para novas pesquisas quanto para a formulação de políticas públicas voltadas ao planejamento urbano e ao desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados,** São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.

BRITO, F. A. de; PINHO, B. A. T. D. de. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. (Texto para Discussão, n. 464).

DIAS, R. S. da L. S.; BRITO, E. P. de. Uma análise territorial a partir da Rodovia Belém Brasília em Araguaína-TO. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), ano 1, n. 1, p. 80-92, jul./dez. 2012. Disponível em: https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/geografia/article/view/533/14870. Acesso em: 29 jun. 2026.

GOOGLE. **Google Street View**: Avenida Presidente Médici, Itinga do Maranhão. Imagem de nov. 2024. Disponível em: https://maps.app.goo.gl/154rFLDUMJsgwepa7. Acesso em: 01 mar. 2026.

GOOGLE. **Google Street View**: Esquina da Rua Açailândia com a Rua Cedro, Itinga do Maranhão. Imagem de nov. 2024. Disponível em: https://maps.app.goo.gl/154rFLDUMJsgwepa7. Acesso em: 01 mar. 2026.

GOOGLE. **Google Street View**: Rua Açailândia, Itinga do Maranhão. Imagem de nov. 2024. Disponível em: https://maps.app.goo.gl/154rFLDUMJsgwepa7. Acesso em: 01 mar. 2026.

IBGE. Itinga do Maranhão – MA. *In*: IBGE. **Base cartográfica contínua do Brasil**. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: https://geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/mapas_para_fins_de_levantamentos_estatisticos/censo_demografico_2022/mapas_urbanos_estatisticos/MA/itinga_do_maranhao_2105427/210542705/itinga_do_maranhao_210542705_itinga_do_maranhao_05_mue_a0.pdf. Acesso em: 01 mar. 2026.

IBGE. Itinga do Maranhão – MA: História. *In*: IBGE. **IBGE Cidades@**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/itinga-do-maranhao/historico. Acesso em: 01 mar. 2026.

MAPBIOMAS. **Projeto MapBiomas**: Coleção 10 da Série Anual de Mapas de Cobertura e Uso da Terra do Brasil. 2023. Disponível em: https://sl1nk.com/pys6xit. Acesso em: 01 maio 2026.

OLIVEIRA, A. B.; SOUSA, D. A. de; ARAÚJO, M. do R. S. Transportes e dinâmicas econômicas no desenvolvimento do Maranhão. **Geografia** (Londrina), v. 30, n. 2, p. 91-109, 2021. Disponível em: https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/41982/0. Acesso em: 29 jun. 2026.

PEQUENO, R.; ELIAS, D. Tendências da urbanização e espaços urbanos não metropolitanos. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 441-465, jul./dez. 2010. Disponível em: https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/5898. Acesso em: 29 jun. 2026.

PEREIRA, P. H. M.; TREVISAN, R. Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília. **Revista Thésis**, v. 2, n. 5, 2018. Disponível em: https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/201. Acesso em: 28 jun. 2026.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, R. S. A construção da rodovia BR-153 na fronteira e urbanização da cidade de Araguaína, Tocantins. **Novos Cadernos NAEA**, v. 20, n. 3, p. 97-114, set./dez. 2017. Disponível em: https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/4378. Acesso em: 29 jun. 2026.

SOUSA, M. L.; PACHECO, R. A. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Eletrônica Geoaraguaia**, Barra do Garças, v. 3, n. 2, p. 246-262, ago./dez. 2013. Disponível em: https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geo/article/view/4864. Acesso em: 28 jun. 2026.