

Fragmentação Socioespacial e Recomposição Metropolitana, vistas desde Belém, Pará, Brasil

*Socio-spatial fragmentation and
metropolitan change, as perceived from
Belém, Pará, Brazil*

Jovenildo Cardoso Rodrigues
Faculdade de Geografia do Campus
Universitário de Ananindeua, Universidade
Federal do Pará, Belém, Brasil



José Alberto Rio Fernandes
Faculdade de Letras da Universidade do
Porto, Porto, Portugal

RESUMO

Objetivo da Investigação: Analisar como a fragmentação socioespacial e a dispersão metropolitana de Belém, na última década do século XXI, vêm não apenas alterando o papel do “velho centro” como alterando a sua relação com a “periferia” (ou periferias) e ainda contribuindo na/para a configuração de novas condições de centralidade, em associação à alteração das práticas espaciais de mobilidade.

Metodologia: A abordagem metodológica consistiu em levantamento e análise bibliográfica e documental da literatura vinculada às categorias de análise: urbanização, fragmentação socioespacial e consumo. Do ponto de vista da operacionalidade do processo de pesquisa, realizámos levantamento junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Considerando as dimensões empíricas da habitação, mobilidade e consumo, optámos pela realização de entrevistas em grupos focais (*focus group*).

Resultados: A ideia defendida é que o processo de urbanização, em suas correlações com a fragmentação socioespacial e a recomposição metropolitana, vêm contribuindo para a constituição de um espaço multicêntrico, como causa e consequência de práticas espaciais diversas, associadas designadamente às condições de habitação, mobilidade e consumo dos residentes, onde diversidade e desigualdade são relevantes.

Originalidade/Valor: Considerado o quadro ultraneoliberal, conclui-se pela necessidade de uma política urbana que favoreça a atenuação das desigualdades e promova maior coesão social, designadamente através do reforço da justiça geográfica.

Palavras-chave: Urbanização; Fragmentação; Mobilidade; Belém.

ABSTRACT

Research Purpose: To analyse how Belém's socio-spatial fragmentation and metropolitan dispersion in the last decade of the 21st century have not only altered the role of the "old centre", but also its relationship with the "periphery" (or peripheries) and contributed to the configuration of new conditions of centrality, in association with changes in spatial mobility practices.

Methodology: The methodological approach consisted of a bibliographical and documentary survey and analysis of the literature linked to the categories of analysis: urbanisation, socio-spatial fragmentation and consumption. From the point of view of making the research process operational, we carried out a survey with the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE). Considering the empirical dimensions of housing, mobility and consumption, we opted for focus group interviews.

Findings: The idea is that the urbanisation process, in its correlation with socio-spatial fragmentation and metropolitan recomposition, has contributed to the constitution of a multicentric space, as a cause and consequence of diverse spatial practices, associated in particular with the housing, mobility and consumption conditions of residents, where diversity and inequality are relevant.

Originality/Value: Given the ultra-liberal framework, the conclusion is that there is a need for an urban policy that favours the reduction of inequalities and promotes greater social cohesion, specifically by strengthening geographical justice.

Keywords: Urbanisation; Fragmentation; Mobility; Belém.

1. Introdução

À escala planetária, a urbanização intensificou-se no início do século XXI (Brenner, 2019), promovendo a “explosão das cidades”, como já anunciava William Whyte, referindo-se ao que ocorria nos Estados Unidos (Whyte, 1958). As Nações Unidas dão conta que mais de 55% da população mundial é urbana e estimam que esta taxa aumente para 68% em 2050 (United nations, 2023).

Apesar do recrudescer do nacionalismo, com a experiência de “regimes endurecidos” em vários países (Estados Unidos, Índia, Federação Russa, Brasil, Itália, Polónia, Hungria, Turquia, ...), assistimos, paralelamente, desde o final do século passado, ao alargamento do processo de globalização, em articulação multiescalar, onde se vai afirmando, junto de alguns, uma “civilização do ligeiro” (Lipovetsky, 2015), facilitada pela atuação de governanças urbanas neoliberais (Arboleda, 2018).

O período atual vem caracterizando-se por intensa expansão multinacional, intercontinental quase sempre, de redes económicas associadas ao processo de financeirização (Aalbers, 2020), para as quais o espaço urbano é visto como um conjunto de ativos, resultando em sucessivas reestruturações urbanas, muitas vezes associadas à reabilitação do centro da cidade e ao tecido antigo (Barata-Salgueiro, 2022; Fernandes et al. 2020), outras à regeneração de áreas antes vistas como decadentes, seja em investimentos pontuais de grande envergadura, quase sempre orientados para o comércio, o turismo, a residência de classe alta e o lazer, promovendo a desigualdade socioespacial no espaço metropolitano.

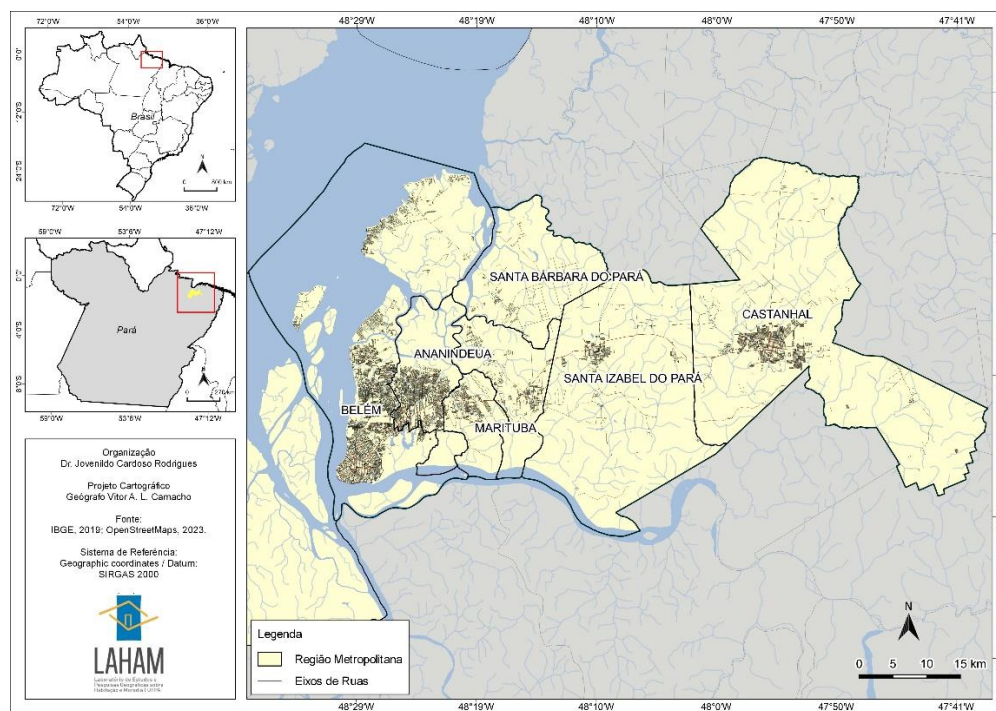
Na escala do Brasil, o espaço metropolitano de Belém (E. M. B), localizado na Amazônia paraense (ver Figura 1), constitui um mosaico de múltiplas, sucessivas e complexas espacialidades urbanas vinculadas ao processo de metropolização, numa reconfiguração da relação centro-periferia (Costa & Rodrigues, 2022), com intensa fragmentação socioespacial, como meio, condição, resultado e expressão da urbanização, que teve o Estado como o principal agente indutor (Costa & Rodrigues, 2023).

O processo de fragmentação socioespacial assume aqui contornos de crise urbana e revela-se em práticas espaciais desiguais, assim como na diferente mobilidade urbana, em razão de políticas urbanas neoliberais pouco comprometidas com as necessidades da maioria da população. Dessa maneira, Belém expande-se e contrai-se no “vai-e-vem” do esgarçamento urbano, revelando (re)concentrações e dispersões urbanas, “banindo da cidade e unindo na condição” a população mais pobre, cujas condições de mobilidade urbana, moradia, infraestrutura de transportes coletivos e serviços tem elevadíssimos níveis de vulnerabilidade e precarização.

Neste artigo, analisamos como a fragmentação socioespacial e a dispersão metropolitana na Região Metropolitana de Belém, na última década do século XXI, vêm não apenas alterando o papel do “velho centro” (Fernandes & Sposito, 2013), como alterando a sua relação com a “periferia” (ou periferias) e ainda contribuindo na / para a configuração de novas condições de centralidade, em associação à alteração das práticas espaciais de mobilidade.

Figura 1

Mapa de localização do Espaço Metropolitano de Belém, Pará, Brasil.



2. Metodologia

A abordagem metodológica consistiu em levantamento e análise bibliográfica e documental da literatura vinculada às categorias de análise urbanização, fragmentação socioespacial e consumo (Turra Neto et al., 2022).

Considerando a necessidade de estabelecermos correlações que permitam analisar a mudança da lógica socioespacial centro-periferia, para a lógica socioespacial fragmentária no espaço metropolitano de Belém, optámos por uma abordagem sobre alguns momentos geográfico-históricos da respectiva formação metropolitana, a partir da leitura dos planos analíticos, centro, centralidade, policentralidade e mobilidade. A esse respeito, Turra Neto et al. (2022) afirmam que a urbanização e a diferenciação socioespacial em cidades brasileiras vêm se aprofundando e apontam para a constituição do processo de fragmentação socioespacial, cuja análise demanda que possamos compreendê-la a partir do acionamento de planos analíticos em suas múltiplas determinações, interescalaridades e manifestações espaciais, associadas ao cotidiano das práticas espaciais e dimensões empíricas.

Os planos analíticos associados à análise do centro, da centralidade e policentralidade constituíram-se elementos importantes para a análise da fragmentação do espaço metropolitano de Belém, posto que este permitiu-nos compreender os desdobramentos e implicações da dispersão urbana e da fragmentação socioespacial no contexto da respectiva formação metropolitana.

As dimensões empíricas escolhidas para a análise são habitação, mobilidade e consumo. Tal escolha possibilitou-nos acionar procedimentos operacionais de natureza qualitativa. Dentre os procedimentos desta natureza, optámos pelas entrevistas em grupos focais (*focus group*). A esse respeito, Turra Netto et al. (2022) enfatizam que a

proposição de metodologia em grupos focais visa produzir informações e registrar narrativas de natureza qualitativa, que permitem captar opiniões que circulam no meio social estudado.

A estratégia da escuta de moradores das periferias pobres de Ananindeua e Marituba, localizados no Espaço Metropolitano de Belém, a partir de entrevistas em grupo focal proporcionou o acesso a uma variedade e diversidade de práticas espaciais em sua espacialidade cotidiana, permitindo-nos entender tendências, dinâmicas urbanas e efeitos da fragmentação socioespacial nas condições do habitar, da mobilidade e do consumo, a partir de um olhar dos sujeitos que vivem na periferia do espaço metropolitano de Belém.

Tal escolha explica-se pelo interesse em fazer uma análise da “realidade urbana cotidiana”, através de entrevista em grupo, tendo em vista captar as posições assumidas pelos moradores na interação, para análise tanto de significados compartilhados, quanto de discordâncias (Gondim, 2001; Haegel, 2005), entre os membros das comunidades João Pilatos (Porção Norte insular do município de Ananindeua) e Viver Melhor Marituba (no Município de Marituba), área metropolitana de Belém.

Tal escolha se deu em virtude da possibilidade de capturarmos a percepção de moradores acerca das suas condições, quando se consideram as suas práticas espaciais cotidianas, para análise da fragmentação socioespacial e da estrutura urbana, face à mobilidade e ao consumo.

Ainda do ponto de vista da operacionalidade do processo de pesquisa, realizamos levantamento e tratamento de dados, seja de forma direta, seja indireta, designadamente junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, com produção de cartografia.

O entrelaçamento entre os elementos de natureza quantitativa e qualitativa, entre as dimensões de análise teórico-metodológica, os planos de análise e as dimensões empíricas levaram ao aprofundamento da análise e à verificação de tendências, permitindo estabelecer algumas conclusões e recomendações.

O texto encontra-se subdividido em cinco partes, articuladas e complementares. Na primeira faz-se uma breve introdução, sinalizando também alguns caminhos do processo de pesquisa. A segunda parte constitui uma revisitação/resgate de algumas perspectivas teóricas sobre fragmentação socioespacial, em face ao processo de urbanização em escala planetária, considerado o contexto regional e metropolitano.

A terceira parte é constituída por uma apresentação da evolução de Belém, estabelecendo-se relações entre dinâmicas demográficas e económicas e o avanço dos sistemas técnicos (infraestruturas de transporte) do século XX, de maneira a auxiliar no entendimento do período em que predominou o padrão espacial monocêntrico, a que se segue a apresentação do padrão multicêntrico e fragmentado. Ainda nesta parte são identificadas e caracterizadas algumas tendências da fragmentação socioespacial, lidas a partir da recomposição de novos centros e (re)centralidades do comércio retalhista e suas vinculações a estratégias espaciais de ampliação de mercado nas periferias metropolitanas.

Na quarta parte realiza-se uma síntese acerca da mudança de sentido e de natureza da urbanização (concentrada, estendida e diferencial), bem como do padrão espacial multicêntrico, fragmentado e disperso, e seus efeitos na exclusão territorial de moradores da periferia de Belém, do ponto de vista das suas limitações de mobilidade urbana e práticas espaciais de consumo. Aqui, o processo de fragmentação socioespacial metropolitana é visto a partir de uma leitura dos sujeitos da periferia, procurando captar suas percepções e vivências cotidianas, considerando as condições de habitação, mobilidade e consumo.

A quinta parte é constituída por uma síntese analítica acerca das interfaces entre ordenamento territorial, urbanização, fragmentação socioespacial e consumo, a que se soma o lançamento de algumas pistas para novas pesquisas.

3. Da fragmentação urbana à fragmentação socioespacial

A noção de fragmentação urbana tem sido mobilizada frequentemente nos estudos sobre cidades em contextos urbanos e em países com realidades diversas. Esta ideia de um território “feito em pedaços” tem uma leitura muitas vezes simplesmente física, ou espacial, associada à descontinuidade da urbanização (ou simplesmente das construções) que a banalização do automóvel favoreceu, desde meados do século passado, no caso dos Estados Unidos. Todavia, *“La fragmentation est une notion multidimensionnelle qui se décline sur les plans spatial, économique, politique et social”* (Séguin, 2011, p. 69).

A fragmentação económica pode assumir a forma de afastamento dos mais pobres, marginalizados de áreas de maior custo do solo, sobretudo orientadas para a classe alta e média ou a procura turística, ou até por medidas de política que os relegam por serem considerados inconvenientes, tendo em atenção questões de racismo, xenofobia ou medo, entre outras.

Já a fragmentação política está relacionada com a multiplicação de atores com intencionalidades divergentes e particulares na gestão e regulação urbana, podendo assumir a forma de criação de municípios ou outras formas de jurisdição separadas, que cuidarão de interesses específicos, em detrimento ou prejuízo de uma gestão mais integrada que permita pensar melhor o espaço metropolitano, ou de outra escala (Séguin, 2011). Há ainda que considerar o que resulta dos processos de privatização e concessão ou outras formas associadas à crescente importância de atores não eleitos e não locais, numa fragmentação que ajudou também à emergência e promoção do conceito de governança, por substituição da governação hierárquica e setorial.

A fragmentação social diz respeito à proximidade geográfica de pessoas social e economicamente semelhantes, com afastamento de uns face aos “outros”, o que leva a uma crescente diferenciação geográfica das práticas sociais numa mesma cidade (Séguin, 2011; Bénit Gbaffou, 2007), ou mesmo à construção de “cidades paralelas”, separadas, mas indispensáveis (Sassen, 2001).

Associando a dimensão física e socioeconómica, a fragmentação espacial refere-se à situação na qual existem fortes distinções entre partes da cidade e designadamente nas condições de acessibilidade, considerando também barreiras

e desconexões físicas ou discontinuidades morfológicas, assim como manifesta desigualdade nas condições de mobilidade, entre hipermóveis (com enorme acesso a todo o tipo de meios de circulação) e “pregados ao chão” (incapazes de se mover, por falta de oferta, problema físico ou escassez econômica).

No seu conjunto, simplificada, a “cidade fragmentada” é um sistema mal integrado, limitadamente articulado e pouco solidário que assume, na sua versão “mais pura”, a forma de um mosaico de parcelas que, ainda que eventualmente contíguas, têm recursos e oferecem condições urbanas muito desiguais (Prévôt-Shapira, 2001).

Uma leitura urbana feita a partir da fragmentação permite dar visibilidade a cortes, rupturas e discontinuidades (Rhein & Elissalde, 2004), o que leva a associar este termo à “explosão” da cidade, reforçando a expressão geográfica – e a sua importância, acrescentamos nós – na identificação de diferenciações, desigualdades e casos de exclusão social. Isso não retira validade a outras preocupações, já que a segregação, a autosegregação, a exclusão e outras diferenciações urbanas socioespaciais compõem o de fragmentação socioespacial em múltiplas formas de combinação (Sposito & Sposito, 2020).

Para Paquot (2002) e Séguin (2011), a noção de fragmentação opõe-se à de integração social e territorial, posto que a integração evoca a manutenção de laços de solidariedade e interdependência entre as partes do todo, contribuindo assim para o funcionamento unificado e a criação de melhores condições de exercício de cidadania. A noção pode ser vista também como o oposto de coesão, princípio basilar de política pública europeia a várias escalas, a qual, como processo de transformação, tem como objetivo a criação de territórios com maior equidade, através da valorização da diversidade espacial e da promoção de princípios de justiça social e espacial (Ferrão, 2023).

4. Belém

4.1. Centro e centros, circulação e fragmentação: uma perspectiva diacrónica

Localizado na Região Norte do Brasil, o Município de Belém é um território que possui aproximadamente 1,5 milhões de habitantes e uma extensão territorial de 1.059 km², constituindo-se de uma porção continental onde se localiza a cidade e uma porção insular composta por 39 ilhas (IBGE, 2022). A gênese de formação metropolitana de Belém apresenta elementos associados a períodos em que predominaram dinâmicas de organização espacial na escala amazônica e que ainda hoje podem apresentar níveis de entrecruzamento e coexistência.

No período que se estendeu entre o século XVII e meados do século XX, a cidade de Belém tinha suas lógicas e dinâmicas de organização espacial interna e externa, vistas no quadro da rede urbana amazônica, fortemente associadas às redes de rios (Corrêa, 1987). Na altura, a água exerceu um papel fundamental, tanto para os fluxos de mobilidade, como para os processos de ocupação territorial e do ponto de vista das dinâmicas socioeconômicas e dos modos de vida, quando a ruralidade se sobrepunha à urbanidade, predominando as relações de troca e os valores de uso (Rodrigues, 2015).

Entre as duas últimas décadas do século XIX e a primeira década do século XX, Belém vivenciou um período de grande punjança econômica em razão do forte crescimento da exportação do latex (*Hevea Brasiliensis*), de maneira a atender o mercado internacional de pneumáticos (Penteado, 1968), antes do aumento da oferta deste produto a partir de outras origens, sobretudo da Malásia. Este período caracterizou-se pela configuração de um padrão espacial monocêntrico que ditou relações centro-periferia, marcadas pela importância de Belém na rede urbana amazônica. Rugosidades inerentes aos espaços-tempos em que as redes dendríticas exerceram predomínio na organização da cidade de Belém podem ser vistos em fragmentos da paisagem urbana do centro histórico de Belém, bem como a partir da presença de portos e trapiches espalhados ao longo da orla, assim como em espaços construídos como os complexos Feliz Lusitânia e Vêr-o-Peso, que guardam parte da memória de eventos e tempos em que a “cidade ribeirinha” era o “coração” econômico, estruturando a mobilidade do trabalho.

O centro histórico e o centro comercial tradicional/antigo da cidade de Belém exercem importante centralidade no contexto da cidade e da rede urbana paraense ainda hoje, mesmo que sua força centrípeta tenha sido substancialmente diminuída em razão do crescimento da cidade, das novas lógicas de organização espacial e do desenvolvimento de novos centros, tanto na escala intraurbana quanto na escala interurbana.

O centro histórico constitui o lugar de coexistências entrecruzadas, tanto de dinâmicas comerciais locais (economia formal e informal), quanto do ponto de vista das dinâmicas e centralidades do mundo do trabalho, concentrando elevado volume de pessoas, mercadorias e serviços. Fragmentos como a “Cidade Velha”, a “Feira do Vêr-o-Peso” (considerada a maior feira aberta da América Latina), além do “Complexo Feliz Lusitânia”, localizado no centro histórico, possuem importante valor para as populações locais, sendo pontos de visita turística obrigatória.

Coexistindo com o padrão de organização espacial da cidade ribeirinha, marcada pelo centro histórico e comercial, a “cidade da ferrovia” marcou o período entre o final do século XIX e meados da década de 1960. Representou um momento em que várias ações do poder público do Estado do Pará exerceram importância significativa no ordenamento territorial e na centralidade da cidade e da rede urbana paraense (Penteado, 1968). O arranque está marcado pela construção da Estrada de Ferro Belém - Bragança entre os anos de 1883 e 1908¹, quando o nordeste do Estado do Pará exercia papel importante para o abastecimento alimentar da cidade de Belém, constituindo-se como uma espécie de “celeiro agrícola” (Penteado, 1968).

A estação central localizava-se no Bairro de São Brás, área nobre da cidade de Belém, espaço que passou a ganhar enorme dinamismo que se estendeu ao longo da Avenida Almirante Barroso em direção ao Nordeste Paraense, entrecortando e conectando as colônias e “agrovilas” de Ananindeua, Marituba e Benevides que mais tarde se tornariam municípios e cidades (Penteado, 1968). No quadro da cidade monocêntrica, a ferrovia exerceu papel importante, não apenas por contribuir para a integração territorial dos municípios da chamada “Zona Bragantina”, mas também pela possibilidade de reforçar os fluxos de pessoas e mercadorias, incluindo o abastecimento alimentar.

¹ Até ao ano de 1936, a Estrada de Ferro Belém-Bragança pertenceu ao governo do Pará. A partir daí, passou para o governo federal, que a desativou e extinguiu no ano de 1965.

A partir dos anos 70, o modelo rodoviarista adotado pelo governo federal contribuiu para a reconfiguração territorial da região amazônica, bem como para a intensificação do processo de fragmentação territorial, designadamente na sua dimensão administrativa, através da criação de municípios e a emergência de “cidades de beira-de-estrada”, sobretudo a partir dos anos de 1980 (Rocha, 2007).

O automóvel veio favorecer a expansão, com estruturação urbana e reestruturação da cidade de Belém, como produto e condição da ligação à Rodovia para Brasília (BR-316) (Oliveira, 2007). Paralelamente, ocorre um elevado crescimento demográfico e um aumento do espaço urbanizado, com gentrificação de espaços na área central de Belém, donde uma fragmentação social induzida pela segmentação dos modos de circulação, complementar da intensificação da economia informal e do aumento das diferenciações e desigualdades socioespaciais (Oliveira, 2007) (ver Tabela 1).

A recomposição da área central de Belém, todavia, inicia-se antes, a partir dos anos de 1970, destacando-se o reforço das condições de centralidade do Bairro do Umarizal, espaço outrora suburbano, onde existiam residentes pobres (Oliveira, 2007). A expansão do capital imobiliário (construtoras, incorporadoras, imobiliárias, ...), favorecida por ações de ordenamento do território do poder público estadual e municipal, contribuíram para um intenso processo de verticalização (Oliveira, 2007) e para a valorização do Bairro do Umarizal, com sucessivas desterritorializações de residentes locais para franjas urbanas do tecido metropolitano belenense e sua substituição por residentes com maior poder de compra.

Desde os anos 90, Belém configura-se predominantemente como “cidade metropolitana” em resultado da intensa urbanização do território, com fragmentação económica e socioespacial e uma nova fase de expansão metropolitana, caracterizada por maior dispersão e fragmentação do tecido urbano. Evidencia-se uma recomposição, tanto na “antiga” área central de Belém, quanto em novos centros, criados a partir de grandes investimentos imobiliários de agentes económicos que exerceram e exercem influência significativa nos processos de verticalização.

Tabela 1

Evolução da população residente na Área Metropolitana de Belém.

	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2022
Belém	402.170	642.514	949.545	1.080.692	1.280.614	1.393.399	1.367.336
Ananindeua	20.330	22.527	66.027	252.148	393.569	471.980	515.745
Marituba				37.997	74.429	108.246	123.890
Benevides				21.708	35.546	51.652	56.152
Santa Bárbara do Pará				8.760	11.378	17.141	21.089
Santa Izabel do Pará				33.329	43.227	59.466	68.963
Castanhal			65.251	102.071	134.496	173.149	192.262
Barcarena		17.498	20.015	45.946	63.268	99.859	126.650

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Censos Demográficos)

A expansão física e o crescimento populacional de Belém possui fortes vinculações com o processo de “macrocefalia urbana”, bem como com as dinâmicas económicas associadas aos interesses de expansão da área urbanizável, num processo conduzido pelo capital financeiro-imobiliário, uma vez que o processo de valorização da terra urbana nas áreas de maior centralidade tende a tensionar pela elevação do preço da terra urbana, levando à abertura de novas frentes de ocupação e à compra de terra nas franjas.

Neste processo, pese a intensa verticalização e a valorização do solo em bairros nobres de Belém, como no Umarizal, é necessário ressaltar a presença de casas antigas e de moradores empobrecidos, que continuam a morar no lugar, como expressões de resistência, contribuindo para uma diversidade que importaria valorizar.

A Região Metropolitana de Belém passou por rearranjos político-institucionais, assim como rápida estruturação económica, demográfica e espacial (Costa & Rodrigues, 2022). Ocorreu a emancipação dos municípios de Benevides (no ano de 1961), Marituba (a partir município de Benevides, em 1994) e Santa Barbara do Pará (também a partir de Benevides em 1991) (IBGE, 2022). Atualmente, a região metropolitana é composta por 8 municípios: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará, Castanhal e Barcarena (incorporada em 5 de abril de 2023), tendo como sede a cidade de Belém. Possui uma área de 8.476 Km² e uma população estimada em 2.627.089 habitantes, a que corresponde a densidade demográfica de 549,02 hab./km² (IBGE, 2022).

4.2. A cidade e a região, multicêntricas e fragmentadas

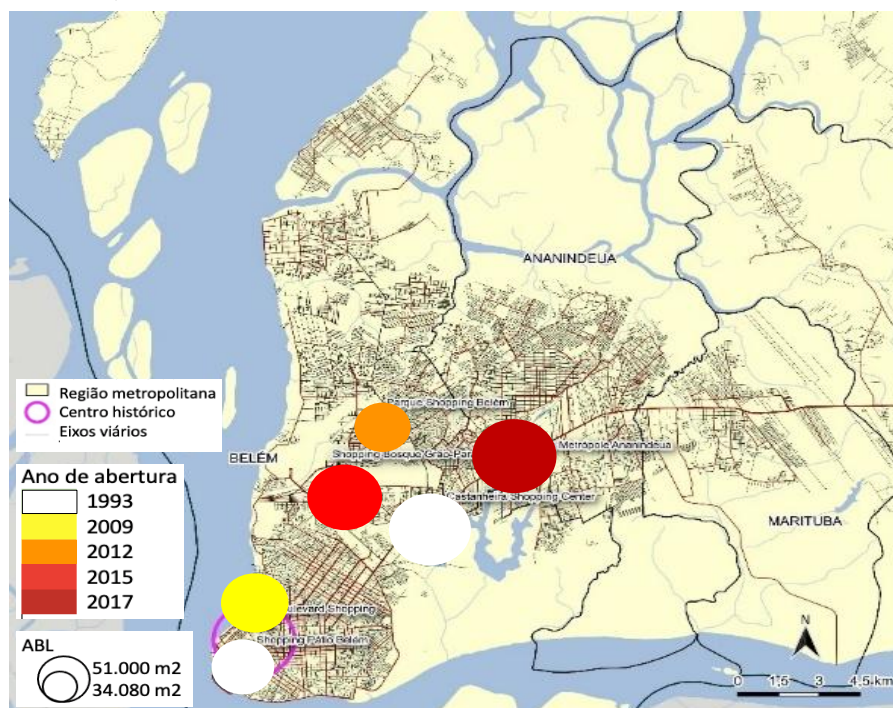
Pensar a área metropolitana de Belém, em sua complexidade e disritmias, requer entendê-la como condição e resultado da urbanização concentrada, estendida e diferencial (Brenner, 2015). A urbanização concentrada e sua expressão na escala metropolitana de Belém revelam-se como produto de espacialidades pretéritas e presentes, indutoras de concentração económica, demográfica e espacial nas paisagens urbanas e na configuração territorial. Os efeitos da urbanização extensiva (ou estendida) podem ser evidenciados tanto na forma do tecido expandido à escala metropolitana, quanto a partir da difusão de centros e na emergência e consolidação de outros, num processo em que ocorre uma reconfiguração da relação centro-periferia, com ampliação de diferenciações e intensificação de desigualdades e exclusões de base territorial. Por sua vez, a urbanização diferencial revela à escala da cidade de Belém, por exemplo o efeito das políticas de requalificação do centro histórico no início dos anos de 2000, empreendidas pelo governo do Estado do Pará, quando a refuncionalização de alguns espaços, de maneira a atender ao interesse do turismo, levou ao aumento da atratividade e gentrificação, em prejuízo de outras possibilidades de ação pública.

É neste quadro que importa considerar a reestruturação urbana verificada na transição do século, com dispersão e recomposição urbana, na qual Ananindeua assumiu um papel muito importante, como resultado de crescimento demográfico acelerado, expansão da mancha urbana e, sobretudo, reestruturação económica e socioespacial, em que tiveram destaque agentes económicos de grande dimensão, promotores de novas formas de consumo

(Rodrigues & Rodrigues, 2021)².

Em contrapartida, o início do século XXI, prolongando o processo anterior, é marcado sobretudo pela urbanização difusa que promove a incorporação de antigos lugares de articulação urbano-rural aos circuitos económicos do capital e, nalguns casos, reforça drasticamente as suas condições de centralidade (simbólica, de acessibilidade e económica), como ocorre junto dos eixos estruturantes da BR-316, no perímetro urbano do município de Ananindeua, onde se concentram unidades de comércio e serviços, no eixo estruturante da Rodovia Mário Covas e na Arterial 18, onde abrem grandes centros comerciais (Figura 2).

Figura 2
Localização dos shoppings na malha urbanizada.



Fonte: ABRASC – Associação Brasileira de Centros Comerciais

Se as relações centro-periferia se revolucionam e há novas fronteiras na franja metropolitana (Costa & Rodrigues, 2022), o mais marcante será a fragmentação, ou seja o uso menos universal dos lugares, diferenciados pelo facilidade de acesso ao automóvel e/ou de transporte público, o que ajuda a explicar quem utiliza cada um, existindo também diferenciações no uso até entre dia normal e fim de semana, ou conforme a hora do dia (Fernandes et al., 2015), até porque o “velho centro” tem comércio tradicional e novos *shoppings*, como a velha periferia, tem novos *shoppings*, mas também alguns sinais de espaço por consolidar na qualidade urbana.

Nestas circunstâncias, verifica-se a construção de uma metrópole multicêntrica e complexa, na qual os *shoppings* são muito importantes, mas na qual participam também novas filiais de empresas de capital regional e local, que se

² O município e cidade de Ananindeua, como parte da Região Metropolitana de Belém, nos anos de 1980 e 1990, era denominada de “Cidade Dormitório”, em razão de se constituir como espaço de moradia para pessoas pobres economicamente; muitas delas, antigas moradoras do Bairro do Umarizal (área central de Belém), com intensos fluxos diários de trabalhadores desta cidade de porte médio em direção a área central de Belém (Rodrigues & Rodrigues, 2021).

posicionam junto dos novos vetores de expansão económica da área conurbada de Ananindeua, como também os novos agentes de capital nacional e internacional, promotores de lojas de departamento do ramo da construção civil (Jurunense, Oplima), concessionários de vendas de automóveis (Mercedes, Toyota, Tiat, Chevrolet, Volkswagen, Ford), redes bancárias (Banco do Brasil, Banco Santander, Banco Itaú, Banco da Amazônia, Caixa Econômica Federal, Banco Bradesco), redes de supermercados (Supermercado Lider, Supermercado Meio-a Meio Preço Baixo, Supermercado Cidade, Supermercado Econômico), bem como empresas do setor retalhista francês Carrefour (Atacadão) e Casino (Assaí), que respondem a consumidores de menor poder aquisitivo.

5. Fragmentação socioespacial, mobilidade e consumo: uma leitura a partir dos sujeitos

Considerando a fragmentação socioespacial metropolitana de Belém, procuramos dar voz à população, de forma a capturar as suas percepções cotidianas e vivências. Neste sentido, realizámos entrevistas em grupo focal em duas comunidades da periferia metropolitana. A primeira foi realizada com membros da comunidade Viver Melhor Marituba, no município de Marituba; a segunda na comunidade João Pilatos, no Norte insular do município de Ananindeua.

A preocupação inicial era saber o que significava morar no Residencial Viver Melhor Marituba.

Essa questão é bem delicada pra mim. [...] Eu vim pra cá, eu fiquei depressiva, eu achava que eu não ia me adaptar aqui, mas foi totalmente ao contrário, porque aqui eu me senti mais segura, aqui em Marituba. O bairro em que eu morava era próximo de um bairro que não era tão calmo. [...] Aí, quando eu vim pra cá, pro Viver Melhor eu também gostei, porque aqui tem [...] aqui é tudo asfaltado. É só mesmo a questão da água que às vezes falta, vem preta, igual café, entendeu? (Entrevista com Dona Lorena Lima, 33 anos; 20/06/2023)

Quanto à mobilidade urbana, Dona Rosinete da Cruz afirmou que: “Pra mim eu tenho essa dificuldade de sair. Porque às vezes o Uber não quer me levar por causa da minha cadeira, né? E o ônibus não quer parar”. Ainda sobre os desafios da mobilidade, Dona Luciane, também moradora do Residencial Viver Marituba, afirma que levar os filhos na escola é muito difícil porque o custo do transporte para levar o filho e buscá-lo é de 20 reais diários (aproximadamente 3,70 euros por dia) e Dona Luciene ganha mensalmente apenas R\$600,00 (111 euros).

Em relação ao consumo, Dona Rosinete Cruz afirma que a questão do acesso ao comércio para comprar algo para se comer era difícil há aproximadamente 6 anos, pois o conjunto residencial não foi planeado para ter lojas que atendessem às demandas da população. Aos poucos, os moradores foram abrindo pequenos estabelecimentos nas frentes de suas residências e passaram a vender produtos de primeira necessidade, como açúcar, café, água mineral, botijão de gás e pão.

Sobre a questão da acessibilidade ao trabalho, Dona Adriana afirmou que:

Eu estava trabalhando lá pro Mangueirão. Eu acordava às 4h e saía daqui de casa às 4h40, aí eu ia andando aqui pra pegar o Icoaraci. Lá na outra rotatória, lá perto daquele posto Oriente, aí pra pegar,

descer ali no Castanheira, ou pegar o Icoaraci direto ou pegava aqui e descia no Castanheira, pra pegar outro. Mas, era esse horário e eu só chegava aqui 9h ou 10h da noite. (Entrevista com Dona Adriana; 20/06/2023)

A problemática do baixo nível de mobilidade é recorrente, quando há dependência do transporte público.

Olha, eu faço tratamento na policlínica, no Ophir Loyola, e faço tratamento no Betina. Faz tempo que eu não vou no Betina. Porquê? Nós já brigamos por isso. Nós já pedimos isso. Já falamos com a prefeita. Porque o UFPA que vem de lá do Guamá ele para ali (em um retorno distante do Viver Melhor)? Custava o UFPA vir dar o retorno ali perto da UPA e entrar? Porque tem muitos alunos que estudam e já me procuraram: “*Poxa dona Pretinha eu estudo lá na UFPA eu tenho que pegar quatro ônibus todo dia*” ... E às vezes eles fazem rifa pra poder se manter. Eu tenho filho da minha amiga que ela faz rifa da dona Adriana, ali né? Toda vez ela faz rifa pra ajudar o filho dela pra pagar a passagem de ônibus. (Entrevista com Dona Rosinete da Cruz; 20/06/2023).

A reduzida acessibilidade a serviços públicos como saneamento e água potável, princípio 6 dos objetivos do desenvolvimento sustentável da ONU (para ser cumprido até 2030), constitui outro elemento revelador da fragmentação socioespacial, além de não garantir um elemento básico de saúde pública e dificultar a plena cidadania.

As entrevistas em grupo focal com a Comunidade João Pilatos, no município de Ananindeua, trouxeram novas perspectivas. Ao ser indagada sobre como é morar na ilha, a presidente da comunidade afirmou que:

O que significa pra gente morar aqui na ilha é paz, eu posso dizer. Primeiro, porque a gente, como vocês viram né, vocês vejam o ambiente, a tranquilidade. A gente sabe que em todos os lugares existem os problemas, as situações, mas eu posso dizer que diante de muitos lugares, eu posso dizer que a gente anda muito bem aqui. Sem contar que a gente aqui a gente não tem aquela poluição sonora, assim como é em muitos lugares, né? Poluição do ar. A gente vê que a gente procura também, com as orientações, né? Trazer órgãos pra estar dando essas orientações sobre o desmatamento, sobre as coisas tudo. Quer dizer, pra gente poder ter uma qualidade de vida. (Entrevista com Dona Elisangela; 14/06/2023)

A ideia de paz, sossego e segurança contrasta com o cenário de insegurança e violência urbana vivenciado por moradores de muitos bairros periféricos da Região Metropolitana de Belém. Por outro lado, é interessante notar a referência ao bem-estar, designadamente em relação a questões de natureza ambiental.

Quanto às condições de mobilidade e acessibilidade ao trabalho e a bens e serviços na cidade de Belém ou Ananindeua, Dona Elisangela afirma que:

Eu acho que a gente tem acesso a essa mobilidade, eu acho assim que a gente... Não, eu acredito que não é tão difícil, né. [...] Mas se tivesse, suponhamos, um barco de linha, fizesse uma linha assim direto todas as comunidades né, isso seria claro né, muito melhor pra nós! Mas até que o ribeirinho, ele procura ter a sua canoa, procura ter sua rabeta. A gente sabe que o nosso rio é a nossa rua, então lá na cidade todo mundo - ou ele tem um carro ou ele tem uma moto ou ele tem uma bicicleta, ele tem alguma coisa, pra

ele andar, tem um ônibus, né - que é o coletivo e aqui na ilha o ribeirinho, ele tem que ter uma canoa, senão ele fica literalmente ilhado. Não vai ter como, se ele vai trabalhar, fazer alguma coisa, ele tem que ir de canoa.” (Entrevista com Dona Elisangela; 14/06/2023).

A inexistência de transporte público desde a Ilha de João Pilatos implica depender de uma pequena embarcação para acesso às cidades de Ananindeua e Belém. Há ainda a questão do acesso à escola:

“É quatro pra ir e quatro pra voltar. Aí se for se for pagar a moto, mais cinco reais da moto. É só pra ir, se for pagar volta mais cinco (5). Já vai dez (10)! Com oito (8) do barco, que ele vai ter que voltar, já é dezoito (18). Quatro (4) da van, pra ir, quatro (4) pra voltar. Somando, se ele tiver que pagar alguma merenda ou tiver que pegar mais uma outra condução. Não tem condição, todo dia!” (Entrevista com Dona Elisangela; 14/06/2023).

Os moradores da comunidade João Pilatos convivem também com o problema da inexistência de rede pública de esgoto e água potável³. Ainda que morem cercados por água, esta não é adequada para consumo humano, necessitando de tratamento.

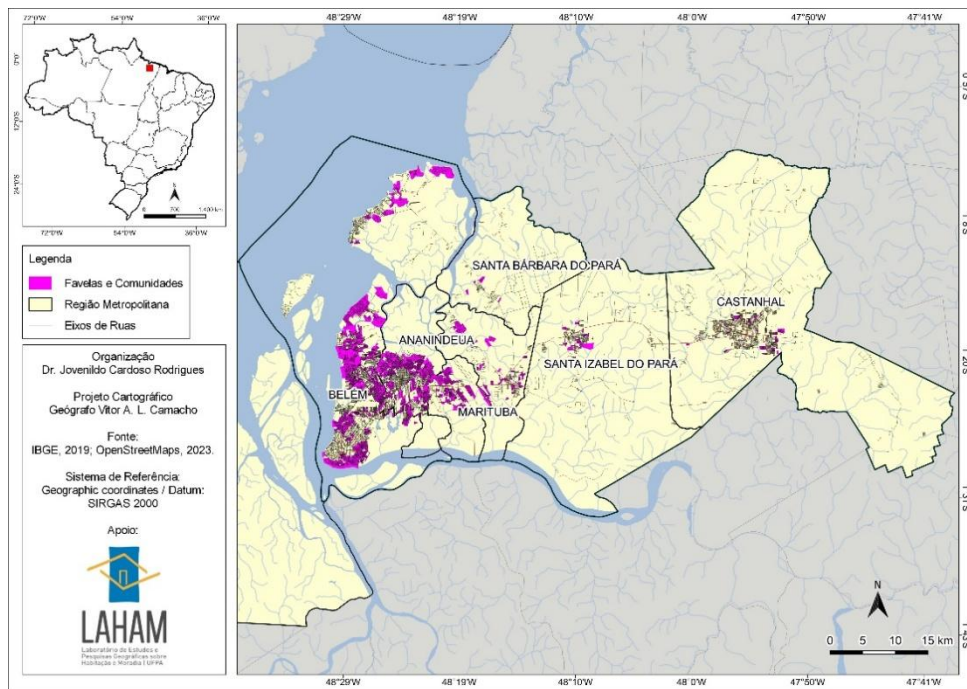
As entrevistas realizadas em ambas as comunidades da periferia do espaço metropolitano de Belém permitiram-nos identificar o “paradoxo da metrópole dispersa e fragmentada”, cercada por rias e águas, marcada por intensa verticalização, por grandes investimentos públicos em infraestrutura nas áreas centrais, mas que não atende as demandas sociais básicas da população da periferia de Belém, reveladas nas narrativas dos moradores.

6. Desafios do ordenamento territorial na metrópole fragmentada

Viver Melhor e João Pilatos são apenas duas de muitas áreas de Belém identificadas pelo IBGE como “favelas e comunidades”, ou seja, espaços de ocupação onde as condições de moradia são inadequadas, é difícil o acesso a transporte público e não existe saneamento básico e água tratada na proximidade. De acordo com os dados do IBGE, representados na Figura 3, os denominados assentamentos urbanos informais têm uma grande expressão na paisagem urbana. Estão presentes tanto do lado sul da cidade (Jurunas, Guamá e Terra Firme), quanto do lado Norte (Benguí, Icoaraci, Outeiro, Mosqueiro), assim como nas franjas urbanas de Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal.

³ Segundo dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento – SNIS, vinculado ao Ministério da Integração e Desenvolvimento do Brasil, no ano de 2021, aproximadamente 30% da população da cidade de Belém não tinha abastecimento de água potável nas suas residências e cerca de 83% não tinha acesso a saneamento básico (SNIS, 2021).

Figura 3
Espacialização dos “aglomerados subnormais” no Espaço Metropolitano de Belém



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE

Ao invés de lógicas centro-periferia que durante muito tempo marcaram uma dualidade simplificada marcada por comércio e ricos, no centro, e pobres e ocupação quase exclusivamente residencial, na periferia, o que pode verificar-se da leitura feita – que inclui a percepção dos residentes de povoados periféricos – é uma complexificação, em que a fragmentação não é marcada apenas pela distância física. Como se referiu, no centro, é possível ver sinais evidentes de gentrificação – em paralelo com promoção do turista – ao lado de espaços onde persistem os continuadores de velhos residentes, todavia frequentando lugares distintos.

Do mesmo modo, no eixo estruturante da Rodovia Augusto Montenegro, nas proximidades do Parque Shopping Belém, por exemplo, existem não só espaços de uso comercial, como condomínios residenciais fechados de alto e médio padrão, dotados de excelentes níveis de infraestrutura urbana, ao lado do Bengui, bairro associado a elevados índices de violência e condições precárias de infraestrutura, incluindo carência de saneamento básico e água tratada. Se no primeiro caso a distinção é menos fácil, já estes dois últimos fragmentos urbanos estão separados por muro, arame farpado e sistema de vigilância; noutros casos a distinção é volumétrica, como acontece entre o Bengui e os condomínios existentes junto ao Parque Shopping Belém, face às torres que lhes são vizinhas.

Os poderes públicos municipal e estadual também exercem papéis significativos no processo de reestruturação urbana. O urbanismo neoliberal, pouco comprometido com a resolução de problemas sociais e de infraestrutura, a par da desarticulação intermunicipal das políticas públicas, ajuda a compreender a fragmentação socioespacial da Região Metropolitana de Belém. A esse respeito, o *Bus Rapid Transport* (BRT) Metropolitano de Belém, em sua terceira fase de implantação, como parte do programa “Ação MetrÓpole” (financiado pelos governos estadual e

federal, a partir de 2019)⁴, pode contribuir para o reforço da coesão territorial no espaço metropolitano de Belém, respondendo a carências que ressaltam nas entrevistas realizadas em grupo focal, seja pela melhoria na oferta e qualidade de transporte, seja pela diminuição do custo de deslocação, seja ainda pela redução do tempo de deslocamento de habitantes em direção ao centro tradicional de Belém que atualmente é superior a 2 horas desde Marituba.

A terceira fase, em andamento, é a implantação do Sistema BRT (Bus Rapid Transit), através das Obras de Requalificação que ocorrem nos primeiros 10,8 Km da via, do trecho entre o Entroncamento até a área próxima à entrada da Alça Viária. O objetivo é implantar o sistema BRT Metropolitano voltado à mobilidade urbana entre os municípios de Belém, Ananindeua e Marituba. Além dos Terminais de Integração de Ananindeua e Marituba, serão instaladas 13 estações de passageiros; 13 novas passarelas; quatro túneis de acesso do BRT Metropolitano e o Centro de Controle Operacional (CCO) na avenida Augusto Montenegro. O projeto também prevê nova rede de drenagem, pavimentação, ciclovias, calçadas arborizadas, passarelas, paisagismo e nova iluminação (Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano – NGTM, 2023).

A escala metropolitana representa um grande desafio para a ação política, designadamente no Pará, já que a gestão e resolução de problemas urbanos exigem cada vez mais, sem levar em consideração que muitos problemas de cada município “saltam” a fronteira e o âmbito. De entre as problemáticas, a mobilidade é uma das questões mais evidentes, o que resulta não somente do crescimento dos automóveis⁵ e da reduzida frota de autocarros (cerca de 1300 para os cerca de 2,677 milhões de habitantes e 4,876km² da região metropolitana), mas, sobretudo, da ausência de uma política de mobilidade urbana e de gestão integrada. Esse fato leva a um acesso diferenciado a bens e serviços, sobretudo depois da multiplicação de centros comerciais. Mas, há outros problemas que participam e alimentam a fragmentação, como os que dizem respeito ao lixo, verificando-se que junto dos aterros há lugares de pobres e se afastam os ricos, como acontece na proximidade do Aterro Sanitário de Marituba, espaço da periferia de Belém onde é depositado todo o lixo produzido na região metropolitana, ou junto ao velho Lixão do Aurá⁶, no município de Ananindeua, onde os resíduos sólidos eram depositados entre 1990 e 2015.

⁴ O projeto de BRT metropolitano consiste em requalificar a [BR-316](#), única via de entrada e saída de Belém, que entrecorta Belém, Ananindeua e Marituba, tendo o referido trajeto 10,8 quilômetros de extensão. O propósito do governo do estado do Pará é otimizar a mobilidade urbana e atender a necessidade de um sistema eficiente de transporte público por ônibus, há anos demandado pela população local. Atualmente, o transporte na referida rodovia é de péssima qualidade (Governo do Estado do Pará, <https://www.pa.gov.br/>)

⁵ Segundo o Departamento de Transito do Estado do Pará (DETRAN/PA, 2021 [www.detran pa.gov.br](http://www.detran.pa.gov.br)) no ano de 2019 existiam no Estado do Pará 2.118.592 veículos, dos quais 466.217 automóveis em Belém. Já para o ano de 2021 a frota de automóveis no Estado do Pará saltou para 2.327.250 e Belém passou a registrar 492.067 automóveis (um crescimento de 5,25% em dois anos).

⁶ O lixão do Aurá foi instalado em 1990, nas proximidades da Rodovia Belém-Brasília (BR-316), sendo fechado no ano de 2015 por não cumprir as normas previstas na Lei Federal de Resíduos Sólidos.

7. Conclusão

A urbanização (concentrada, extensiva e diferencial) em escala planetária (Brenner, 2019), tem manifestações que, a várias escalas produzem territórios urbanos fragmentados, a partir de processos de intensificação de dispersão metropolitana, com constituição e consolidação de centros e periferias que ocorre num processo de recomposição urbana que foi particularmente intenso na Região Metropolitana de Belém no decurso das últimas três décadas.

Aqui, verificaram-se não apenas os efeitos do investimento capitalista, mas também da dispersão metropolitana e da fragmentação socioespacial nas condições de vida e habitação. A cidade expandida e multicêntrica guarda as múltiplas faces de uma urbanização com várias fases e características, evidenciando a exclusão territorial de parcela significativa da população, designadamente a mais pobre, que vive, sobretudo, em espaços envolventes à cidade de Belém, com elevado nível de precariedade, sem infraestrutura de saneamento, água tratada, baixo nível de mobilidade urbana e, apesar da multiplicação de centros, fraca acessibilidade a serviços urbanos, incluindo educação e comércio moderno. De resto, a fragmentação adquire matizes diversos e os “pedaços de cidade” também, sendo possível a diferenciação ocorrer lado a lado (mas sem criação de efeito vizinhança), ou até nos tempos em que o uso do mesmo espaço (como se observou na variação do tipo de consumidores em certos *shoppings* ao domingo à tarde ou na quarta feira ao final da manhã).

Os elementos apresentados ao longo deste texto constituem um convite à reflexão sobre a necessidade de superação da crise urbana em áreas metropolitanas latino-americanas, brasileiras e amazônicas, em especial, considerando o caso de Belém. Considera-se que a “cidade fragmentada” precisa de ser superada, no seu interior, mas também – sobretudo – na escala metropolitana, pelo menos atenuada, permitindo uma vida mais digna, o que implica a criação de melhores condições de acesso a tudo, por todos. A ser isso, tal implica um compromisso com a atenuação das desigualdades e a priorização com os lugares mais carentes, na promoção da coesão social e da justiça espacial. No duplo desafio, da governança metropolitana e da coesão social e territorial, Belém apresenta graves problemas. Todavia, há também sinais de esperança, seja pelas possibilidades que abre a política e o envolvimento nas políticas, como em relação, em concreto, ao transporte urbano, o qual pode – e deve – melhor atender aos anseios dos que não têm automóvel, sobretudo os que vivem mais longe de lugares de oferta concentrada e diversificada de bens e serviços, para o que contribuirá a expansão da rede do BRT.

Informação Suplementar

Autores

Jovenildo Cardoso Rodrigues – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo, Faculdade de Geografia do Campus Universitário de Ananindeua. Belém, Brasil.

jovengeo@yahoo.com.br

ORCID: 0000-0002-5650-1168

José Alberto Rio Fernandes – Universidade do Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.

jariofernandes@gmail.com

ORCID: 0000-0002-2849-8897

Financiamento:

O presente trabalho contou com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001, através de financiamento de pesquisa de pós-doutorado, com bolsa de professor visitante no exterior.

Data de submissão: 2023-10-10

Data de aceitação: 2024-12-23

Data de publicação: 2024-12-28

Referências

- Aalbers, M. B. (2020). Financial geography III: The financialization of the city. *Progress in Human Geography*, 44(3), 595–607. <https://doi.org/10.1177/0309132519853922>
- ABRASC – Associação Brasileira de Centros Comerciais (s.d.). <https://abrasce.com.br/>
- Arboleda, M. (2018). Extracción en movimiento: circulación del capital, poder estatal y urbanización logística en el norte minero de Chile. *Investigaciones Geográficas*, 56, 3–26. 10.5354/0719-5370.2018.48475.
- Barata-Salgueiro, T. (2022) "Fragmentação sócio-espacial e comércio de luxo". *Tlalli. Revista De Investigación En Geografía*, 8, 86-115. <https://doi.org/10.22201/ffyl.26832275e.2022.8.1834>
- Bénit-Gbaffou, C. (2007) Unbundled security services and urban fragmentation in post-apartheid Johannesburg. *Geoforum*, 39(6), 1933-1950.
- Brenner, N. (2019). *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190627188.001.0001>.
- Brenner, N. (2015). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Jovis.
- Corrêa, R. L. (1987). A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, 49(3), 39-68.
- Costa, L. M. G., & Rodrigues, J. C. (2023). Expansão imobiliária e os novos espaços do habitar na periferia metropolitana de Belém. *InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, e2023.06. <https://doi.org/10.18764/2446-6549.e2023.06>
- Costa, L. M. G., & Rodrigues, J. C. (2022). A formação de Belém enquanto cidade compacta ou confinada: uma análise a partir das formas de produção da moradia. *GEOgraphia*, 24(53). <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2022.v24i53.a51956>
- Costa, L. M. G. (2021). *Metropolização e produção da moradia: uma análise das novas(velhas) condições do habitar e do morar na Metrópole Belém* [Tese de Doutorado]. Universidade Federal do Pará.
- DETRAN. Departamento de Transito do Estado do Pará - DETRAN/PA (2021). www.detrان.pa.gov.br
- Fernandes, J. A. R., Chamusca, P., Frago, L., Gasnier, A., Karrholm; M. & Pujol, C. (2015) Time policies, urban policies and planning. *GOT - Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, 7, 129-157. [dx.doi.org/10.17127/got/2015.7.006](https://doi.org/10.17127/got/2015.7.006)
- Fernandes, J. A. R., Teles, F., Chamusca, P., & Seixas, J. (2020). The power of the cities and the power in the cities: a multiscale perspective from Portugal. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, 87. <https://doi.org/10.21138/bage.2978>
- Fernandes, J. A. R. & Sposito, M. E. B. (2013) *A nova vida do velho centro, nas cidades portuguesas e brasileiras*. FLUP/CEGOT.
- Ferrão, J. (2023). Prefácio. In P. Chamusca, P. & A. Bento-Gonçalves (Orgs), *Os Desafios (Geográficos) da Governação Territorial* (pp. 23-24). UMinho/CECS.
- Gondim, S. M. G. (2002). Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. *Paideia*, 12(24), 149-161.
- Governo do Estado do Pará (s.d.). <https://www.pa.gov.br/>
- Haegel, F. (2005). Réflexion sur les usages de l'entretien collectif. *Recherche en soins infirmiers*, 4(83), 23-27.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censos Demográficos 1960-2022*.
- Lipovetsky, G. (2015). *De La Légèreté*. Edition Grasset et Fasquelle.
- NGTM - Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano – NGTM (2023). <https://www.ngtm.pa.gov.br/>
- Oliveira, J. G. C. (2007). A verticalização nos limites da produção do

- espaço: parâmetros comparativos entre Barcelona e Belém. In *IX Colóquio Internacional de Geocrítica*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/coimbra.htm>.
- Paquot, T. (2002). Ville fragmentée ou urbain éparpillé? In F. Navez-Bouchanine (dir.), *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* (pp. 113-118). L'Harmattan.
- Penteado, A. R. (1968). *Belém do Pará—estudo de Geografia urbana*. Vol. 1. Belém: UFPA. (Coleção Amazônia –Série José Veríssimo)
- Prévôt Schapira, M. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Revista de la Sede Académica de México de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 9(19), 33–56.
- Rhein, C. & Elissalde, B. (2004). La fragmentation sociale et urbaine en débats. *L'information géographique*, 68(2), 115-126.
- Rocha, G. M. (2007). Da federalização à municipalização do território: elementos para a compreensão do papel do município no ordenamento do território da Amazônia. In G. M. ROCHA et. al. (Org.), *Governança, integração e meio ambiente na Amazônia* (pp. 11-32). Belém: NUMA/UFPA.
- Rodrigues, J. C. (2015). *Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá – Pará* [Tese de Doutorado] Universidade Estadual Paulista.
- Rodrigues, J. C. & Rodrigues, L. L. C. (2021). (Re)estruturação da cidade e as novas expressões de centralidade urbana na cidade de Ananindeua, Amazônia paraense. *Caminhos de Geografia*, 22(81), 106–126. 10.14393/RCG228155203. <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55203>.
- Sassen, S. (2001) *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Séguin, A. (2011). Les quartiers: des lieux de fragmentation? *Cahiers de Géographie du Québec*, 55(154), 69–73.
- SNIS - Sistema Nacional de Informações Sobre Saneamento (2021). *Panorama do saneamento básico no Brasil: 2021*. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Regional.
- Sposito, E. S. & Sposito, M. E. B. (2020). Sociospacial fragmentation. *Mercator*, 19.10.4215/rm2020.e19015
- Turra Neto, N., Sposito, M. E. , Magrini, M. A. O. & Bernardes, A. H. (2022). Grupo Focal na análise da fragmentação socioespacial. In E. Góes & E. Melazzo. (Org.), *Metodologia de pesquisa em Estudos urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização* (pp. 23-70). Consequência.
- United Nations (2023). <https://population.un.org/wpp/>
- Whyte, W. H (1958). *The exploding metropolis*. Doubleday.