



GT20. Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos

FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL NA/DA AMAZÔNIA METROPOLITANA

Uma análise a partir de Belém, Pará, Brasil

Autor(01): Jovenildo Cardoso Rodrigues
Filiação institucional: Universidade Federal do Pará
E-mail: jovengeo@yahoo.com.br
jovenildo@ufpa.br

Autor(02 -): José Alberto Rio Fernandes
Filiação institucional: Universidade do Porto
E-mail: jariofernandes@gmail.com

RESUMO:

A presente pesquisa objetiva analisar como a fragmentação socioespacial e a dispersão metropolitana de Belém, na última década do século XXI, vêm contribuindo na/para a configuração de novas condições de centralidade, em associação à alteração das práticas espaciais. 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 da pesquisa, realizamos analisamos as dimensões empíricas da habitação, mobilidade e consumo, optamos pela realização de entrevistas em grupos focais (*focus group*). Defendemos a tese de que a urbanização, a reestruturação e a fragmentação da cidade vem contribuindo para a produção de diferenciações e desigualdades socioespaciais na escala metropolitana de Belém.

Palavras-chave: Urbanização; Fragmentação; Belém.

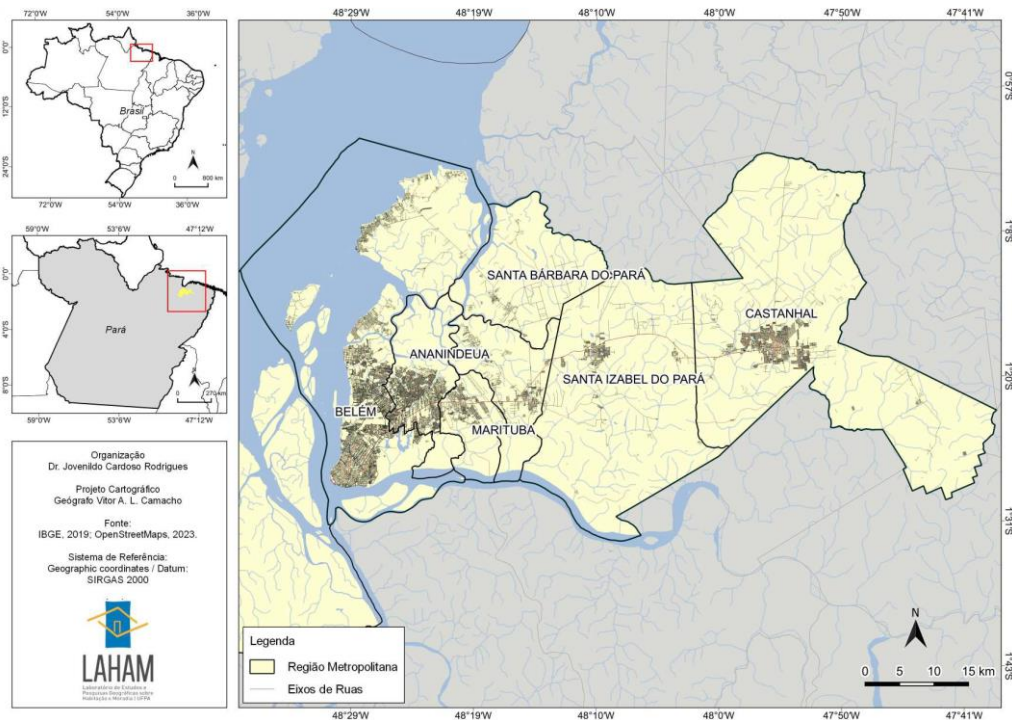
INTRODUÇÃO

O espaço metropolitano de Belém (E.M.B), localizado na Amazônia paraense (ver mapa 1), constitui 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).

A nova urbanização do território Amazônico evidenciada a partir do começo do século XXI, vem contribuindo para a reconfiguração de redes econômicas, redes urbanas, bem como, por espacialidades diferentes, diversas e desiguais no espaço das cidades metropolitanas (Rodrigues & Rodrigues, 2021). Na escala metropolitana de Belém, evidenciou-se nos últimos anos, acelerada fragmentação socioespacial expressa a partir da ampliação de diferenciações, aprofundamento da desigualdade e da segregação socioespacial, impulsionados por sucessivas reestruturações econômica, urbana e da cidade, por processos de valorização econômica do espaço construído, elevada especulação imobiliária, expansão do mercado de terras urbanas vinculadas a financeirização da cidade, presença de novos agentes econômicos dos setores comercial, de capital nacional e internacional, além de ampliação de políticas neoliberais.

Neste artigo, objetivamos analisar como a reestruturação, a fragmentação socioespacial e a dispersão metropolitana de Belém, na última década do século XXI, vêm contribuindo na/para a configuração de novas condições de centralidade, em associação à alteração das práticas espaciais.

Figura 1. Mapa de localização do Espaço Metropolitano de Belém, Pará, Brasil.



1.1. 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; Sposito; Magrini & Bernardes, 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, optamos 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; Sposito; Magrini & Bernardes (2022) afirmam que a urbanização e a diferenciação socioespacial em cidades brasileiras vem 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.

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, do consumo a partir de um olhar dos sujeitos que vivem na periferia do espaço metropolitano de Belém.

Realizamos também levantamento e tratamento de dados quantitativos, 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 a verificação de tendências, permitindo estabelecer algumas conclusões e recomendações.

2. Fragmentação urbana, 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 classe alta e média ou a procura turística, ou até por medidas de política que os relembram 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).

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, 2014).

Uma leitura urbana feita a partir da fragmentação permite dar visibilidade a cortes, rupturas e descontinuidades (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).

O termo fragmentação socioespacial constitui a um só tempo, conceito e processo multidimensional e complexo, resultante da intensa urbanização planetária, com manifestações particulares, considerando os contextos de formação socioespacial em que se analisa as relações, sobreposições e articulações entre a lógica espacial centro-periferia e a lógica espacial fragmentária, que na escala metropolitana constitui-se por uma miríade de dinâmicas e transformações profundas (Sposito & Sposito, 2020). Por sua vez, a segregação socioespacial constitui processo que se caracteriza pela homogeneização de espaços e pessoas, bem como, por estratégias de separação e controle de espaços, com rebatimentos no enfraquecimento das relações entre cidadãos, constituindo-se como uma das dimensões da fragmentação socioespacial (Sposito & Sposito, 2020).

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

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, vista no quadro da rede urbana amazônica, fortemente associadas às redes de rios (Correa, 1987). Na altura, a água exerceu um papel fundamental, tanto para os fluxos de mobilidade, como para os processos de ocupação territorial, quanto 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 locais de visita turística obrigatória.

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, 2010).

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 a valorização do Bairro do Umarizal, com sucessivas “remanejamentos autoritários” 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.

A Região Metropolitana de Belém passou por rearranjos político-institucionais, assim como rápida estruturação económica, demográfica e espacial (Costa, 2021; 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. 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 revela-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)¹.

Em contrapartida, o início do século XXI, prologando o processo anterior, é marcado

¹ 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)

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.

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 pela 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 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) Casino (Assaí) que responde a consumidores de menor poder aquisitivo.

6. 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,

realizamos 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. No bairro 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 a mobilidade urbana, Dona Rosinete da Cruz afirmou que: “Pra mim eu tenho essa dificuldade de sair. Porque as 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 planejado para ter lojas que atendessem as 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 4h e saía daqui de casa 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 vim 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 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 votar, 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 potável². Ainda que morem cercados por água,

² 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

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.

Considerações Finais

A urbanização em escala planetária (Brenner, 2019), tem manifestações que, a várias escalares produzem territórios urbanos fragmentadas, 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, verificou-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 uso o 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

Belém não tinha abastecimento de água potável nas suas residências e cerca de 83% não tinha acesso a saneamento básico (SNIS, 2021).

“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.

Referências

- Bénit-Gbaffou, C. (2007) Unbundled security services and urban fragmentation in post-apartheid Johannesburg. *Geoforum*, vol.39, n.6, p. 1933-1950.
- Brenner, N. (2019). *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*. Oxford. <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*, ano 49, n. 3, p.1 a 164 jul./set. 1987, p. 39-68. ISBN 0034-723X. Rio de Janeiro: IBGE.
- 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>
- Fernandes, J. A. R.; Chamusca, P.; Frago, L.; Gasnier, A.; Karrholm; M.; Pujol, C. (2015) Time policies, urban policies and planning, *GOT*, 7, pp. 129-157.
- Fernandes, J. A. R.; Sposito, M. E. B. (2013) A nova vida do velho centro, nas cidades portuguesas e brasileiras, Porto, FLUP/CEGOT.
- Governo do Estado do Pará, <https://www.pa.gov.br/>
- IBGE-Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Demográficos 1960-2022.
- Oliveira, J. G. C. (2007). A verticalização nos limites da produção do espaço: parâmetros comparativos entre Barcelona e Belém. IX Colóquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/coimbra.htm>. Acesso em 15/03/2020
- Paquot, T. (2002). Ville fragmentée ou urbain éparpillé? Dans Françoise Navez-Bouchanine (dir.) *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* Paris, L’Harmattan, p. 113-118.
- Penteadó, A. R. (1968). *Belém do Pará—estudo de Geografia urbana*. Vol. 1. Belém: UFPA, 1968 (Coleção Amazônia –Série José Veríssimo)
- Prévôt Schapita, Marie-France. (2001). “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”. *Perfiles Latino-americanos*, 9(19), 33-56.
- Rhein, C.; Elissalde, B. (2004). La fragmentation sociale et urbaine en débats. In: *L’information*

géographique, volume 68, n°2, 2004. pp. 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: ROCHA, G. M. *et. al.* Governança, integração e meio ambiente na Amazônia. Belém: NUMA/UFPA, 2007, p. 11-32.

Rodrigues, J. C. (2015). Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas: análise de Santarém e Marabá – Pará. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Doutorado em Geografia. Presidente Prudente, 2015.

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, Uberlândia*, v. 22, n. 81, p. 106–126, 2021. DOI: 10.14393/RCG228155203. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55203>. Acesso em: 15 maio. 2023.

Séguin, A. (2011). Les quartiers: des lieux de fragmentation? *Cahiers de géographie du Québec*, 55(154), 69–73.

Sposito, E. S.; Sposito, M. E. B. (2020). SOCIOESPACIAL FRAGMENTATION. *Mercator, Fortaleza*, v. 19, june 2020. ISSN 1984-2201. Available at: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e19015>>. Date accessed: 12 may 2023.

Turra Neto, N.; Sposito, M. E. ; Magrini, M. A. O. ; BERNARDES, A. H. Grupo Focal na análise da fragmentação socioespacial. In: Eda Maria Góes; Everaldo Santos Melazzo. (Org.). *Metodologia de pesquisa em Estudos urbanos: Procedimentos, Instrumentos e Operacionalização*. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v. 1, p. 23-70.