

**GT 06- “Economia urbana, trabalho, comércio e consumo”**

**A SUBCENTRALIDADE ENQUANTO ASPECTO DE REESTRUTURAÇÃO  
URBANA: o caso da Avenida Principal do Conjunto Maguari em Belém-PA**

Autor (01): Michael Cardoso de Souza

Filiação institucional: Universidade Federal do Pará - UFPA

E-mail: [michaeldesouzamc@gmail.com](mailto:michaeldesouzamc@gmail.com)

Autor (02): Marcos Vinicius de Rezende Lembrança

Filiação institucional: Universidade do Estado do Pará - UEPA

E-mail: [marcos.vdrlebranca@aluno.uepa.br](mailto:marcos.vdrlebranca@aluno.uepa.br)

Autor (03): Kelly Virginia Santos do Vale

Filiação institucional: Universidade Federal do Pará - UFPA

E-mail: [kellyvale333@gmail.com](mailto:kellyvale333@gmail.com)

**RESUMO:** O comércio e os serviços localizados em determinado espaço são fatores que irão desencadear diversos processos espaciais. Dessa forma, os centros e subcentros urbanos irão se constituir como grandes potencializadores de reestruturação urbana ao longo dos anos, tendo o capital como um atrativo para que essas relações sejam desencadeadas, afinal, a partir de uma perspectiva capitalista, a cidade tornou-se uma enorme potência econômica de geração de lucros. Portanto, o presente artigo tem por objetivo geral analisar a reestruturação urbana e a subcentralidade na Avenida Principal do Conjunto Maguari em Belém-PA, localizado no bairro Coqueiro. A pesquisa, de natureza qualitativa, justifica-se pela necessidade em compreender os fenômenos urbanos associados ao Conjunto Maguari e à Avenida Augusto Montenegro e suas inter-relações.

**Palavras-chave:** Subcentralidade; Comércio; Conjunto Maguari.

## INTRODUÇÃO

O espaço urbano se constitui a partir da reprodução de diversos agentes que possuem estratégias e dinamismos formados pela combinação de sistemas interligados entre si, ou seja, a produção do espaço urbano é o resultado da prática desses agentes atuando dentro do marco do sistema capitalista (CAPEL, 1974).

O espaço urbano, segundo Corrêa (1989), é constituído por diferentes usos da terra, que vão definir atividades como comércio, serviços e gestão, além do uso residencial. Essas características, de acordo com Souza (2023), constituem a organização espacial e o espaço urbano. Ainda segundo o autor, esse espaço pode ser fragmentado, e também articulado, visto que suas partes se somam em um conjunto de relações interligadas. Para ele, essas articulações se dão através dos fluxos de veículos, pessoas, capitais, informações, mercadorias e serviços.

Para Santos (2008, p. 40):

O espaço é, em todos os tempos, o resultado do casamento indissolúvel entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Hoje, graças às técnicas, que realizam através da matéria a união do espaço e do tempo, tanto esses objetos são artificiais ou, em todo caso, plenamente históricos quanto as ações tendem a ser artificialmente instrumentalizadas. E o que atualmente há de específico na relação Espaço-Tempo na Metrópole é justamente isso: não são apenas as ações, como temporalizações práticas, que são Tempo; os objetos, como espacializações práticas, restos de passadas temporalizações, também contém tempo.

São esses sistemas que vão também dar sentido ao espaço, e sua produção vai se consolidar através dessa combinação. É de fundamental importância entender a cidade não de forma isolada, mas a partir de contextos sociais que irão também moldar a forma como a cidade se reproduz, ou seja, entender a cidade como um produto da sociedade, como resultado das relações sociais que se dão no espaço.

O comércio e os serviços localizados em determinado espaço também serão fatores que irão desencadear diversos processos espaciais, haja vista que a reprodução do espaço urbano irá se pautar nessas ações. Dessa forma, os centros e subcentros urbanos irão se constituir como grandes potencializadores de reestruturação urbana ao longo dos anos, tendo o capital como um atrativo para que essas relações sejam desencadeadas, afinal, a partir de uma perspectiva capitalista, a cidade tornou-se uma enorme potência econômica de geração de lucros. Esses serviços possuem poder de estruturação urbana e via de acesso ao centro principal (VILLAÇA, 2001), porém o conjunto de serviços ofertados neste subcentro urbano diminui a necessidade de deslocamento ao centro principal.

Dessa forma, o objetivo geral desta pesquisa é analisar a reestruturação urbana e a subcentralidade na Avenida Principal do Conjunto Maguari em Belém-PA.

A Avenida Augusto Montenegro em Belém do Pará é um produto do processo de descentralização da cidade de Belém, possuindo serviços do circuito superior da economia urbana, ou seja, serviços que são usufruídos, em sua maioria, pela classe de alto poder aquisitivo tais como bancos, faculdades, comércio, serviços modernos, atacadistas no geral, e *shopping centers*. Já os serviços de circuito inferior da economia urbana estão associados à população de baixa renda e são mais evidentes dentro dos conjuntos habitacionais e bairros pobres que estão no decorrer da avenida, e podem ser exemplificados como feiras populares, mercadinhos, varejo.

### **1- ESPAÇO URBANO E SUBCENTRALIDADES: UMA BREVE CONCEITUAÇÃO**

Para uma discussão inicial sobre o conceito de centralidade urbana, é imprescindível uma abordagem sobre o espaço urbano, afinal é onde ela própria se manifesta. O espaço urbano é, em uma cidade capitalista, um conjunto de usos distintos do solo postos entre si a exemplo do centro da cidade, áreas comerciais, residenciais, serviços e gestão, áreas diferentes em forma e conteúdo social, áreas estas que são fragmentadas e articuladas entre si, pois o fluxo de pessoas, objetos, mercadorias, o fluxo cotidiano expressadas espacialmente, é também reflexo da sociedade e condicionante dela, dimensão simbólica e campo de lutas (CORRÊA, 1989).

Para Silveira (2003), o espaço urbano nada mais é do que a própria cidade levando em consideração principalmente os aspectos demográficos, morfológicos, funcionais e o papel econômico-social. Nessa perspectiva, o espaço urbano existe quando a produção gera um excedente, onde seus habitantes são consumidores, o que impulsiona a produção agrícola em áreas rurais resultando na divisão territorial do trabalho entre cidade e campo.

Segundo Lefebvre (1999), o espaço urbano é a concretização da contradição, e o centro urbano é preenchido até seu limite pela sua concentração, o que pode levar à sua explosão, seu apodrecimento ou sua reorganização, o que reforça os potenciais de estruturação urbana de espaços que possuem centralidade e influenciam não só sua organização como dos seus arredores. A criação de subcentros e espaços de centralidade foi motivada pela necessidade de dispersão do principal centro urbano, isto ocorreu pela concentração de serviços, bens, relações trabalhistas, papel comercial e dificuldade de acesso ao único centro, havendo a necessidade de outros espaços centrais motivada pelo crescimento da cidade, estes por sua vez, possuem serviços diversificados e atividades comerciais em menor escala, concorrem com o centro principal e podem roubar o seu protagonismo (SOUZA, 2005).

De acordo com Ferreira (2023, p. 14),

Até as primeiras décadas do século XX, a produção do espaço urbano foi marcada por estruturas monocêntricas, com um centro representativo do conjunto da cidade,

de expressiva aglomeração de atividades, especialmente comerciais e de serviços, ímpar atração de fluxos de mercadorias, ordens e informações e atendimento a distintos segmentos socioeconômicos. No decorrer do mesmo século, cidades de diferentes contextos espaciais passaram a exibir complexificação de suas estruturas espaciais, tendo princípio com a intensificação da expansão do centro da cidade, seguida pela formação de subcentros, que contribuíram para processos de desconcentração.

Dentre as principais motivações para a descentralização urbana, se destacam: o aumento do preço da terra, impostos e aluguéis, congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, dificuldade de obtenção de espaço para expansão, restrições legais e ausência ou perda de amenidades, são fatores que “expulsam” algumas atividades ligadas ao centro principal, levando então a outros espaços, nesse caso, os subcentros urbanos (COLBY, 1933).

A Avenida Augusto Montenegro é uma das principais vias de acesso ao centro, apesar da avenida possuir importância central no quesito de serviços, o principal centro não perde sua influência ou pertinência, pois ainda permanece concentrando muitos serviços, atividades comerciais e gestão pública e privada, o que remete a um tipo de hierarquia urbana. A importância da avenida está no seu potencial estruturador urbano, em que os bairros, condomínios e conjuntos habitacionais no seu entorno possuem dinâmicas próprias e, por sua vez, formação de subcentralidades.

Segundo Souza e Kneib (2022, p. 293),

Devido à expansão urbana das grandes cidades, a existência de um único centro não mais foi suficiente para atender a cidade como um todo. Iniciou-se, assim, um processo de formação de novas centralidades mais próximas às novas áreas residenciais. Novas centralidades surgiram para diferentes classes e em diferentes regiões do espaço urbano.

Nessa perspectiva, as formas de centralidade se distinguem de acordo com a classe social dos grupos residentes de seu entorno. Na Avenida Augusto Montenegro, por exemplo, os serviços e equipamentos urbanos de uso coletivo são mais sofisticados e maiores, contendo faculdades e escolas particulares, clínicas médicas, *Shopping Center*, edifícios comerciais, cursos técnicos e profissionalizantes, academias, supermercados e atacadistas, enquanto que no Conjunto Maguari, localizado no bairro Coqueiro, predominam os comércios mais locais, de menor porte, em sua maioria com apenas um ou dois funcionários, para atender uma clientela de menor poder aquisitivo que reside nas proximidades.

Portanto, há uma dualidade entre a Avenida Augusto Montenegro e o Conjunto Maguari no quesito de formação dessas subcentralidades, e diferenças em aspectos infraestruturais no que diz respeito aos melhoramentos urbanísticos nessas duas realidades, porém ambas estão inseridas no contexto de expansão metropolitana de Belém, discutido no tópico seguinte.

## **2- A AVENIDA AUGUSTO MONTENEGRO E O CONJUNTO MAGUARI NO CONTEXTO DE EXPANSÃO METROPOLITANA DE BELÉM**

A Avenida Augusto Montenegro surgiu em 1906 quando o Governador do estado do Pará, Augusto Montenegro, a inaugurou como braço da antiga Estrada de Ferro de Bragança, sendo conhecido como Ramal do Pinheiro (MENDES, 2014). Desde esse período, a avenida possui um importante papel quanto à ligação de Belém com sua área periférica, bem como ligação entre outros municípios da Região Metropolitana de Belém, por meio de rotas alternativas.

Segundo Souza (2023), nas últimas décadas a avenida vem passando por fortes processos de melhoramentos e ‘modernização’ com a implementação de redes ligadas ao capitalismo financeiro, bem como a construção de supermercados, condomínios fechados, *Shopping Center*, etc. Com isso, há também uma nova ocupação dos espaços que antes eram preenchidos por pessoas de baixo poder aquisitivo, e que hoje já não podem residir nesses lugares, pois as condições de vida mudam naquele determinado espaço, sem contar com as estratégias que o sistema capitalista impõe para que esses grupos sociais de baixo poder aquisitivo, sejam retirados do espaço que agora é ocupado por grandes incorporações imobiliárias e de comércio.

Segundo Mendes (2014, p. 19),

É um processo que toda grande cidade passa ao incorporar áreas ao seu eminente crescimento. Geralmente, ocorre por conta de reformas urbanas de saneamento, higienização e embelezamento, propiciando robustos negócios imobiliários a servir de suporte à apropriação desigual do espaço, uma vez que ao longo das avenidas em que se localizam as residências elitizadas, chegam os bancos, os hotéis, os escritórios de empresas, os serviços e comércios mais prestigiados. Sendo demolidas as casas pobres e bairros insalubres, que ameaçam a dita “modernização”, criando-se espaço para novas vias e para expansão do setor de comércio e serviços.

A cidade de Belém, devido ao seu grande crescimento urbano e seu processo de metropolização, se constituiu por diversas transformações espaciais marcadas por complexos processos socioespaciais e econômicos. A abertura do ramal da Estrada de Ferro de Bragança trouxe diversas modificações para a cidade de Belém, não só na paisagem, mas também nos próprios setores da economia, na formação e organização do espaço ao longo dos anos, principalmente após a transformação do ramal em avenida, na década de 1970, haja vista que a via é a principal ligação do centro de Belém à Vila Pinheiro, sendo hoje o distrito de Icoaraci.

O Ramal do Pinheiro foi transformado em avenida quando a Amazônia, e a própria cidade de Belém passaram por um forte período de decadência e estagnação econômica, período em que o governo federal, sob gestão de Juscelino Kubitschek adotou a política das rodovias, que tinha como medida construir rodovias e fechar ferrovias, o que acarretou no

fechamento da Estrada de Ferro Belém-Bragança, dando origem a Rodovia Federal BR 010, chamada de Rodovia Belém-Brasília. Dessa forma, o Ramal do Pinheiro ficou desativado e em péssimas condições de tráfego até 1975, quando foi transformado em Avenida Augusto Montenegro.

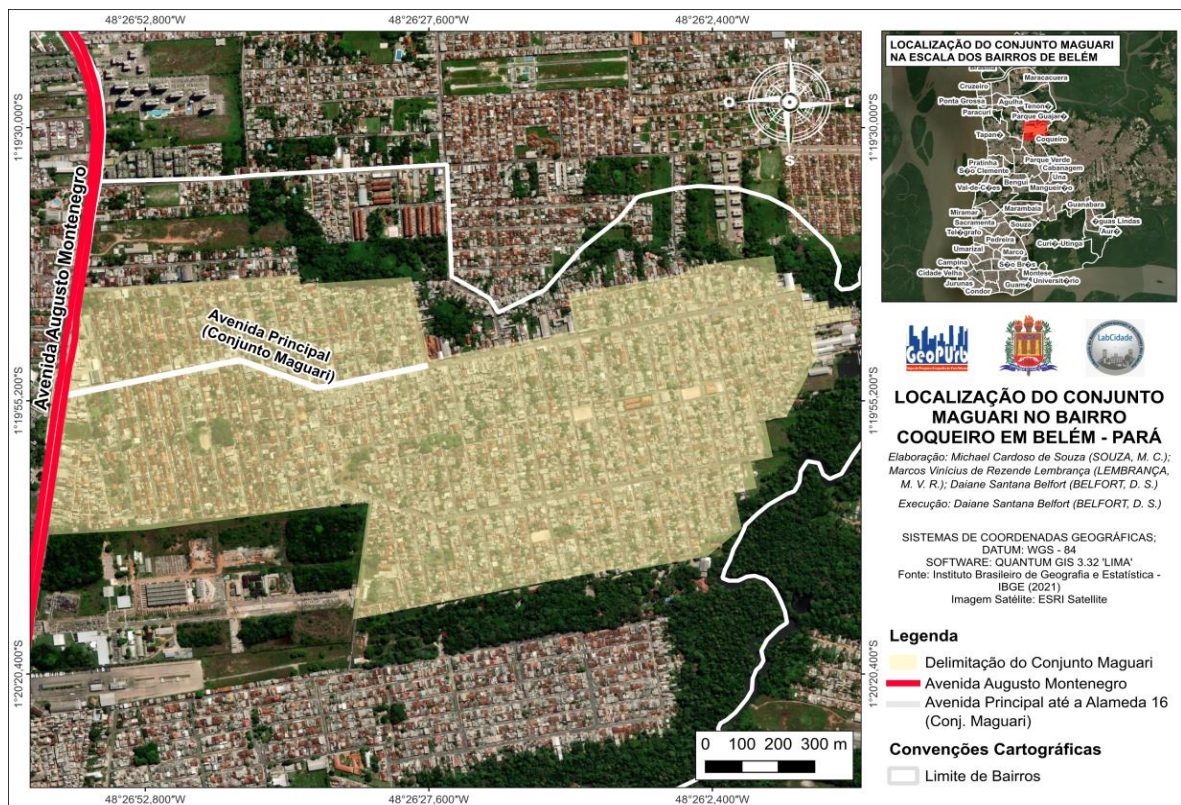
A Avenida Augusto Montenegro, enquanto vetor de expansão metropolitana, possui diversas ocupações irregulares que desde a década de 1990 até os dias atuais continuam em evidência ao longo dos 14 quilômetros da avenida. Souza (2016), durante um estudo realizado em nove bairros localizados na Avenida Augusto Montenegro, identificou três tipologias habitacionais que são: conjuntos habitacionais, condomínios fechados e loteamentos informais.

Segundo Souza (2016), a implantação dos conjuntos habitacionais na área de expansão de Belém foi uma grande oportunidade para a elaboração de um marco regulatório para a área de expansão metropolitana, que estimulam a integração entre os núcleos urbanos e para regular as futuras ocupações, garantindo a qualidade urbanística e ambiental nesse espaço e oferecendo subsídios para a promoção da função social da cidade. Assim, a disponibilidade de grandes terrenos, decorrentes do parcelamento das grandes fazendas do passado, viabilizou a implantação desses projetos.

De acordo com Souza (2016), a Avenida Augusto Montenegro, considerada um dos eixos de expansão da cidade de Belém no século XX, concentra alguns desses conjuntos habitacionais que surgiram, principalmente, a partir do financiamento, incentivo e/ou apoio de programas habitacionais em vigor no período. O Conjunto Maguari, conforme Araújo et al. (2022), enquanto projeto de incorporação imobiliária da década de 1970 em Belém, é um conjunto habitacional localizado no quilômetro 9 da Avenida Augusto Montenegro (conforme mapa 1), pertencente ao bairro Coqueiro e ao Distrito Administrativo do Benguí - DABEN.

O conjunto possuía o objetivo de habitação para a população de baixa renda, e se constitui em 32 alamedas, tendo duas vias conhecidas como Avenida Principal e Avenida Secundária. Devido a sua forma ampla e a malha em quadrícula, facilita os trajetos realizados no conjunto e torna atrativa a atividade comercial, na medida em que possibilita a redução de deslocamento para áreas centrais, devido aos diversos tipos de serviços e comércios que estão dispostos na Avenida Principal atualmente.

**Mapa 1:** Localização do Conjunto Maguari no bairro Coqueiro em Belém-Pará



Fonte: Elaboração dos autores, a partir de análise documental.

O que chama a atenção é a subcentralidade da Avenida Principal, destacada no mapa 1 até a alameda 16 (enquanto recorte espacial deste artigo), onde há a maior relevância dos empreendimentos comerciais e onde o processo é mais evidente, e também há a presença do grande capital na Avenida Augusto Montenegro que influencia diretamente nos processos espaciais do Conjunto Maguari ao longo dos anos. Além disso, a incorporação acelerada de novos empreendimentos comerciais resulta em diversas consequências (do ponto de vista positivo e negativo) para o conjunto, através da reestruturação do espaço. Essas consequências trazidas pelo surgimento e formação de subcentros serão discutidas no tópico seguinte, com as percepções críticas acerca desses elementos e das transformações ocorridas no conjunto nos últimos anos.

### 3- A SUBCENTRALIDADE DA AVENIDA PRINCIPAL DO CONJUNTO MAGUARI: (RE)ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO, MULTIFUNCIONALIDADE E PERCEPÇÕES CRÍTICAS

A subcentralidade da Avenida Principal do Conjunto Maguari está associada aos serviços do circuito inferior da economia urbana, abordada nos tópicos anteriores, e são mais presentes serviços de rápido consumo, tais como: açougues, bares, sorveterias, mercadinhos de pequeno porte, lojas de pequeno porte, farmácias, salões de beleza, barbearias, e também estabelecimentos como assistências técnicas, loja de materiais de construção, academias e

também estabelecimentos passados de gerações de famílias, que dão vida à subcentralidade da Avenida Principal.

Para Sposito (1991, p. 270), a subcentralidade se apresenta como:

[...] áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor, e com menor incidência de atividades especializadas. Tais atividades são voltadas para um público mais restrito, funcional ou economicamente.

Na figura 1, pode-se observar a multifuncionalidade em um trecho compreendido entre as alamedas 4 e 5 da Avenida Principal do Conjunto Maguari, em que há a presença de variados tipos de comércio e serviços dispostos em um mesmo quarteirão, como loja de tecidos, lavanderia, duas barbearias, clínica odontológica, salão de beleza, loja de material de construção, *pet shop*, clínica veterinária e os empreendimentos residenciais (kitnets/apartamentos) para aluguel.

**Figura 1:** Imagem representativa da multifuncionalidade na Avenida Principal



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Esta multifuncionalidade atrai consumidores de diversas localidades e do próprio Conjunto Maguari, e conseqüentemente, atrai empreendedores que instalam os pontos comerciais na avenida, a exemplo de um empresário de uma loja de assistência técnica, que quando indagado pelo motivo que o levou à instalação do seu ponto na Avenida Principal, respondeu: “Fluxo maior de comércio”. A chegada de novos empreendimentos divide opiniões entre os comerciantes, alguns observam de forma positiva, pois aumenta e intensifica o fluxo de pessoas, por conta da coesão, movimento que leva as atividades a se localizarem juntas, de forma aglomerada, apesar de serem de naturezas distintas, e atraem consumidores que têm a possibilidade de escolher entre vários tipos de marcas, preços e produtos (CORRÊA, 1989).

O mesmo empresário ao ser questionado sobre o seu ponto de vista em relação à chegada de novos empreendimentos no local afirmou que enxerga esse processo de maneira positiva, pois segundo ele: “Intensifica o fluxo de pessoas no conjunto, automaticamente eu tenho mais possibilidades de clientes”. Todavia, esse processo aumenta a concorrência comercial quando os empreendimentos são do mesmo segmento e isso é visto por alguns comerciantes de maneira negativa, a exemplo de um empresário de uma barbearia também na Avenida Principal que afirma:

“[...] o meu ponto de vista de empreendimentos do mesmo segmento eu volto a dizer que não é uma boa porque vai fracionar os clientes, vai fracionar o comércio e isso não é bom para ninguém, nem para quem tá entrando, quanto para quem já tá, entendeu?” (Entrevistado A - Dono de estabelecimento comercial na Avenida Principal)

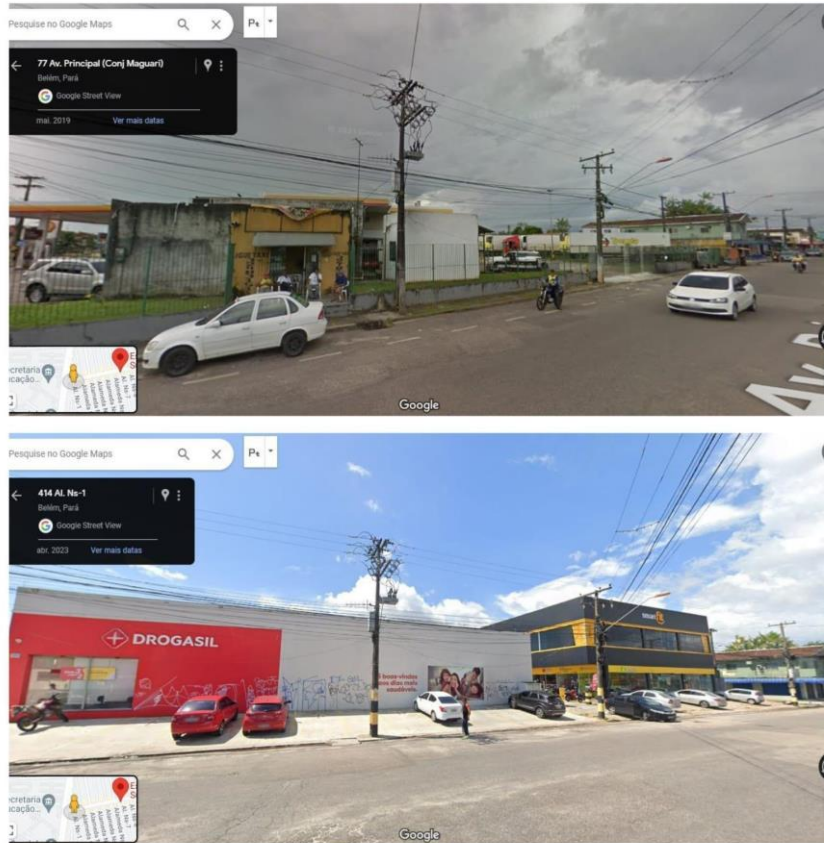
A partir do ponto de vista de um funcionário (vendedor) de uma loja de materiais de construção, a concorrência comercial de vários estabelecimentos do mesmo segmento na Avenida Principal do Conjunto Maguari tem a seguinte condição:

[...] parece que cada vez mais tá crescendo mais rápido, principalmente nesse nosso ramo de construção civil, material de construção e é uma concorrência altíssima. Todos os dias alguns clientes chegam só pra pesquisar o preço, aí vai em outras lojas pesquisando. (...) Isso é bom e ruim ao mesmo tempo, né? Ruim, porque quanto mais concorrentes, menos vendas. E é bom para o comércio porque movimenta a economia do conjunto, no caso. (...) Nosso diferencial aqui na loja é o atendimento, acolher bem, tirar dúvidas e solucionar problemas, aqui a gente consegue resolver. Não é só vender, é ter um diferencial. (Entrevistado B - Funcionário de loja de materiais de construção na Avenida Principal)

Dessa forma, observa-se que há diferentes interpretações e pontos de vistas em relação à constante instalação de novos empreendimentos na Avenida Principal, e os comerciantes precisam adotar medidas para atrair e fidelizar seus clientes, com estratégias de vendas e atendimentos, a fim de driblar a concorrência e garantir a permanência de seus empreendimentos, mesmo com a crescente demanda de pontos comerciais se instalando.

A chegada desses empreendimentos comerciais possui potencial para reestruturar o espaço urbano em um intervalo de tempo muito rápido, pois o avanço do capital tende a reorganizar o espaço e expandir sua área de comércio com a presença de várias marcas locais e nacionais. Este tipo de atuação requer bastante capital para sua construção, o que influencia na rapidez com que esse espaço é construído. Na figura 2, observa-se as imagens comparativas entre os anos de 2019 e 2023 na entrada do Conjunto Maguari, entre as alamedas 1 e 2 da Avenida Principal.

**Figura 2:** Mosaico comparativo entre as alamedas 1 e 2 do Conjunto Maguari nos anos de 2019 e 2023.

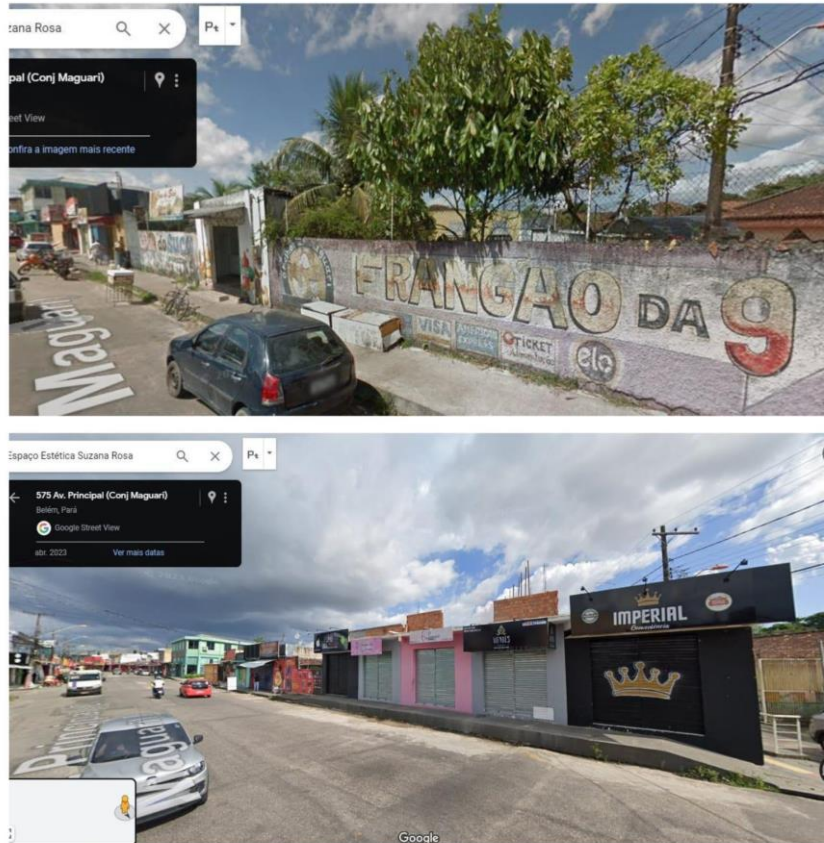


Fonte: Google Maps (registro de 2019 e 2023).

Na figura acima, é possível observar a entrada do Conjunto Maguari nos anos de 2019 e 2023, respectivamente. Em 2019, havia apenas um ponto de taxistas do Conjunto Maguari e a área pertencente ao posto de gasolina, que também era destinada ao estacionamento das carretas de transportes de cargas de empresas privadas. Em 2023, no mesmo período (mês de março), já é possível observar a presença de uma drogaria de rede nacional (Drogasil), e uma academia de musculação de rede internacional (Smart Fit), fazendo parte do complexo denominado pela empresa petrolífera multinacional britânica Shell PLC, de “Maguari Mall” que abrange toda essa área de empreendimentos comerciais na entrada do Conjunto Maguari e na Avenida Augusto Montenegro. Além dessas redes citadas, também tem a rede nacional de chocolates “Cacau Show”, e a incorporação de comércios locais como lojas de roupas fitness, loja de suplementos, hamburguerias, lavanderia e lojas automotivas.

Em outra análise comparativa, é possível observar na figura 3 a Avenida Principal entre as alamedas 9 e 10, também nos anos de 2019 e 2023, respectivamente. Na figura, observa-se a presença de apenas um ponto comercial e uma área que corresponde ao quintal/área livre de uma residência, sem indicativo de outros pontos comerciais nesse período de 2019.

**Figura 3:** Mosaico comparativo entre as alamedas 9 e 10 do Conjunto Maguari nos anos de 2019 e 2023.



Fonte: Google Maps (registro de 2019 e 2023).

Já no registro de 2023, toda aquela área livre da residência foi substituída por pontos comerciais de segmentos variados, que estão dispostos na Avenida Principal, e já é possível observar a construção de novos pontos (comerciais ou residenciais) na parte superior. Durante o trabalho de campo, constatou-se que todos esses imóveis localizados entre as alamedas 9 e 10 do Conjunto Maguari pertencem a um mesmo proprietário que aluga os pontos comerciais, e, segundo as informações coletadas, ele dispõe de outros empreendimentos na Avenida Principal que também estão alugados.

Durante o trabalho de campo e as entrevistas realizadas com os proprietários e funcionários de oito estabelecimentos comerciais de ramos distintos localizados na Avenida Principal, observou-se que apenas 1 é proprietário do seu ponto comercial, sendo 7 alugados. Isso se explica pelas discussões realizadas anteriormente nesta pesquisa, em que os lotes residenciais da Avenida Principal são comprados e transformados em pontos comerciais, tornando-se também uma prática de comércio.

Devido à valorização do espaço trazida enquanto consequência desse processo de reestruturação urbana pelo comércio, alguns moradores venderam parte de seus terrenos para o capital imobiliário ou para empresários do segmento comercial para instalação de seus empreendimentos. Em alguns casos, como analisado através do trabalho de campo, esses

pontos comerciais pertencem a um único dono que compra uma grande área e investe em pontos comerciais para aluguel, e no Conjunto Maguari essa prática é muito comum, pois frequentemente há a transformação de espaços residenciais em novos pontos comerciais de forma muito repentina nos últimos anos, como mostra a figura 4.

**Figura 4:** Construção de futuros lotes comerciais na Avenida Principal, Alameda 2.



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Este processo ocorre rapidamente no espaço e ressalta o interesse comercial no lócus deste trabalho. Contudo, esta dinâmica segue uma lógica econômica, quanto mais perto da Avenida Augusto Montenegro, melhor para os empreendedores, isto porque o fluxo maior de pessoas é neste perímetro e os residentes dos condomínios da Avenida Augusto Montenegro, de outros bairros e até do centro principal da cidade consomem os produtos e serviços ofertados pela Avenida Principal do Conjunto Maguari.

Seguindo esta lógica, os lotes comerciais abordados acima obedecem ao maior fluxo de consumidores, sendo assim, a atividade comercial é mais evidente e fervorosa do início do conjunto até a Alameda 16 (recorte escolhido nesta pesquisa), isto não quer dizer que depois da Alameda 16 não estejam estabelecidos pontos comerciais bem atrativos, todavia estão em menor número, e do ponto de vista do capital, não são tão atrativos quanto os pontos comerciais mais próximos da Avenida Augusto Montenegro, inclusive há relatos de empreendedores que trocaram seus pontos comerciais do final do conjunto para o início, devido à dinâmica comercial estabelecida neste eixo/núcleo de organização comercial e de formação de subcentro entre as alamedas 1 e 16.

As principais atividades e serviços (em quantidade de estabelecimentos) localizados na Avenida principal do Conjunto Maguari, de acordo com levantamento realizado em setembro de 2023 em trabalho de campo, estão elencados na tabela abaixo:

**Tabela 1:** Quantitativo de estabelecimentos comerciais da Avenida Principal (entre as alamedas 1 e 16).

<b>Estabelecimentos</b>	<b>Quantidade</b>
Farmácias	10
Barbearias	4
Salões de beleza	14
Mercados de pequeno porte	5
Bares e conveniências	16
Lojas de assistência técnica	10
Lojas de roupas	21
Lojas de materiais de construção	7
Panificadoras	3
Açougues	2
Lavanderias	5
Pet shop	6
Gêneros alimentícios	32
Óticas	7

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Apesar das farmácias possuírem o quinto maior número da tabela em quantidade de estabelecimentos, são os empreendimentos de gêneros alimentícios que detém um intenso fluxo de clientes em todo seu horário de funcionamento. Já os bares e conveniências, que possuem o terceiro maior número, são atividades comumente ligadas ao turno da noite, o que ressalta a diferença de atividades na Avenida Principal de acordo com o horário, a exemplo dos gêneros alimentícios citados acima, que se dividem em restaurantes durante o dia e hamburguerias/pizzarias à noite, ou seja, um mesmo ponto comercial exerce duas ou mais funções, oferecem dois ou mais tipos de serviços a depender do horário de funcionamento.

As consequências da subcentralidade na Avenida Principal do Conjunto Maguari são diversas, os moradores reclamam da poluição sonora causada pelas propagandas em horários comerciais de pico, principalmente entre oito horas da manhã até o meio dia; alta temperatura por conta da aglomeração de consumidores nas ruas e calçadas, e movimentação intensa de meios de transportes como motos, carros, vans, ônibus e bicicletas. Além disso, problemas relacionados à infraestrutura, como ruas esburacadas que podem ser associadas à movimentação de veículos grandes de abastecimentos da feira e também a automóveis e transportes de mobilidade urbana. Esses problemas ligados à infraestrutura do espaço foram relatados nas entrevistas coletadas no trabalho de campo, quando houve o questionamento aos empresários sobre quais avanços o espaço do Conjunto Maguari deve ter para oferecimento de melhores atrativos econômicos, o entrevistado “D”, responde: “Eu acho que, por enquanto, o que a gente percebe são os buracos que tem na Avenida Principal [...]”.

Por conta da forte demanda consumidora, a estreita largura da Avenida Principal sofre com infrações de trânsito, pois a mesma não dispõe de acostamento e nem de espaços para carga e descarga dos caminhões que abastecem a feira, obrigando os condutores a estacionar irregularmente no meio da rua. Além disso, as próprias atividades comerciais dificultam a movimentação de pedestres e automóveis, pois alguns estabelecimentos alimentícios utilizam a calçada e parte da avenida para pôr as mesas e cadeiras, tornando o acesso de pedestres e ciclistas mais difícil.

De acordo com dados obtidos em trabalho de campo (2023), cerca de 95% dos moradores entrevistados utilizam os empreendimentos comerciais do Conjunto Maguari diariamente. Antes da chegada desses serviços na Avenida Principal, os moradores relataram que precisavam se deslocar para as áreas mais distantes do conjunto, para outros bairros e principalmente para o centro comercial de Belém, ou seja, o surgimento dos variados comércios no conjunto ao longo dos anos reduziu o deslocamento das pessoas e facilitou o acesso aos bens e serviços oferecidos na Avenida Principal. A partir dos levantamentos de dados obtidos em campo, apenas 20% dos entrevistados se deslocam para outras áreas comerciais, na maioria dos casos, para utilizar os serviços de *Shopping Center* ou para os supermercados atacadistas localizados na Avenida Augusto Montenegro.

Segundo Santos (2011), esse aspecto de formação de subcentros urbanos e do avanço do comércio também se relaciona com as mudanças que o espaço sofre através das modificações na lógica da reprodução do consumo, assim como nas transformações na reprodução do capital, influenciando assim, diretamente a reprodução da estrutura urbana. Dessa forma, pode-se constatar que a subcentralidade exercida na Avenida Principal do

Conjunto Maguari trouxe consequências positivas e negativas aos moradores, assim, foi questionado, através dessa percepção que eles possuem sobre esse processo, qual a opinião deles em relação a esses benefícios e malefícios trazidos com a reestruturação do espaço da avenida. As principais respostas estão elencadas no quadro 1:

**Quadro 1:** Principais respostas dos moradores acerca da pergunta: “Quais os benefícios e malefícios que essa área comercial da Avenida Principal trouxe para o Conjunto Maguari?”

BENEFÍCIOS	MALEFÍCIOS
Movimentação da população e produtos variados;	Muito trânsito;
Ganho de tempo, não sendo necessário se deslocar para outras áreas fora do conjunto. Além disso, o grande fluxo de pessoas acaba deixando essa área menos propensa a assaltos e etc.;	Por se tratar de uma área comercial muito próxima a residências alguns moradores podem se sentir incomodados com o barulho e o grande fluxo de carros, motos, entre outros;
O crescimento com toda certeza. A população de outros lugares vem para o conjunto à procura de opções;	Congestionamento, avenida mais esburacada e em algumas partes, poluição visual;
Ajudou na rápida forma de comprar o necessário;	Trânsito e lixos na rua;
Acessibilidade, rapidez e a não dependência de transportes públicos, que é algo precário no Conj. Maguari;	Trânsito, fluxo de pessoas em diferentes meios de transportes e lixo nas ruas;
Praticidade, temos como encontrar tudo rápido e fácil. Mas nem sempre tem um bom custo benefício;	Congestionamentos, estacionamento irregular, desrespeito aos pedestres, descarte irregular de lixo;
Proximidade e praticidade para com o consumidor;	Poluição visual urbana, desorganização arquitetônica e saneamento irregular;
Praticidade para os moradores, valorização das propriedades próximas a área comercial, aumento da variedade de estabelecimentos e aumento da variedade de produtos oferecidos;	Lixo, barulho, desorganização;
Empreendedorismo e geração de renda;	Falta de organização no trânsito e saneamento;
Acesso aos bens de consumo com mais rapidez;	Falta de espaço para pedestres e cadeirantes;
Acessibilidade, evitando que os moradores tenham de sair do conjunto;	Às vezes muitos carros estacionados em fila dupla em local para pedestre e ciclistas é ruim;
Emprego, fluxo de pessoas que diminui assaltos e praticidade, porque não precisamos sair daqui em busca de serviços;	A questão da mobilidade nos horários de pico;

Trouxe mais movimento para nosso conjunto e crescimento;	Trânsito próximo a feira é caótico, desorganizado;
Proximidades com as necessidades básicas e imediatas;	*
Variedades de utensílios domésticos, alimentação, higiene, medicamentos e etc.;	*
Crescimento financeiro para os comerciantes e atendimento rápido para os moradores;	*
Melhorou para deslocamento de compras mais próximas;	*
Praticidade, além de fortalecer e valorizar a comunidade.	*

\*Não consideram que haja malefícios ou não souberam responder.

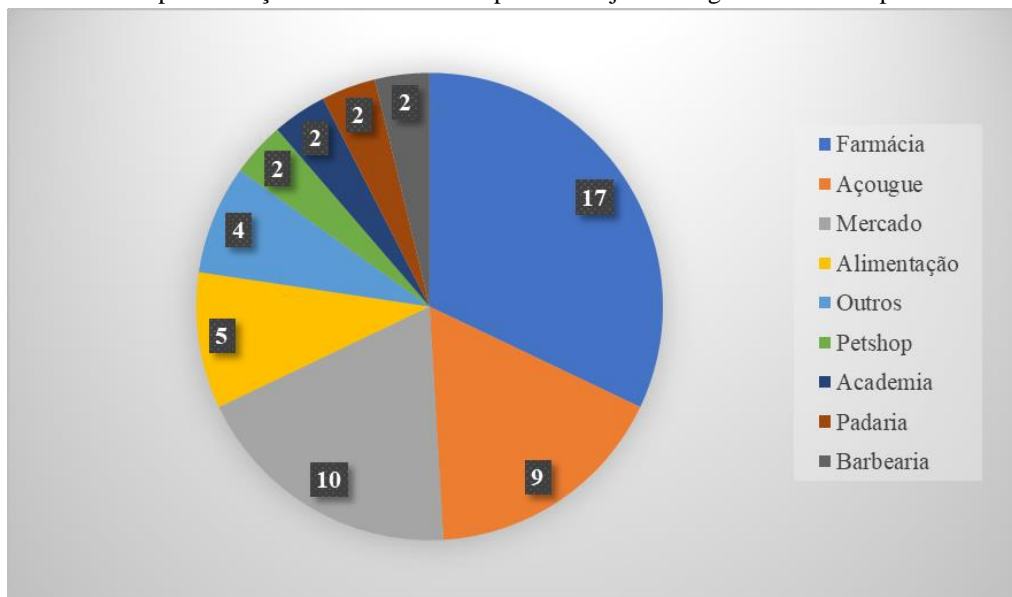
Fonte: Trabalho de campo, 2023.

O quadro 1 expõe as consequências da subcentralidade da Avenida Principal que se dividem entre positivas e negativas, do ponto de vista do consumidor. Os serviços oferecidos são diversos, não havendo necessidade de deslocamento ao centro principal, porém do ponto de vista dos moradores, a subcentralidade no local também trouxe ou intensificou malefícios de infraestrutura e incômodos, como poluição sonora, infrações de trânsito e alta temperatura em certos horários, que são consequências urbanas negativas da subcentralidade.

Além disso, vale ressaltar que a estrutura local do Conjunto Maguari não acompanhou a sua evolução comercial, o que se observa é uma regressão nesses aspectos ao longo do tempo, haja vista que a pavimentação da Avenida Principal pouco passou por correções ou renovações, a organização do trânsito é precária resultando na desorganização, sistemas de drenagens insuficientes, entre outros. Contudo, mesmo com todos os problemas, o interesse de comerciantes progride na área, o que é contraditório, já que o interesse capitalista comercial é pela área mais atrativa e com poucos problemas de infraestrutura, ou seja, a subcentralidade no lócus deste trabalho é tão grande que supera as barreiras comuns de interesses capitalistas.

Os principais serviços oferecidos na Avenida Principal do Conjunto Maguari e utilizados pelos moradores estão elencados no gráfico 1, entre eles, “farmácia” aparece 17 vezes entre os 19 entrevistados na pesquisa.

**Gráfico 1:** Principais serviços da Avenida Principal do Conjunto Maguari utilizados pelos moradores.



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Portanto, denota-se que o empreendimento comercial mais utilizado pelos moradores são as farmácias, o que também explica a quantidade desse tipo de empreendimento no conjunto (conforme tabela 1). O segundo segmento mais utilizado são os mercados, depois o segmento dos açougues na terceira posição, ou seja, os itens de consumo imediato são utilizados também com bastante frequência, isso revela que o consumo motiva a instalação de novos estabelecimentos no local que se mostra bem atrativo e alteram o quadro da criação do Conjunto Maguari, que era de cunho habitacional e tinha sua área comercial bem delimitada na feira do conjunto. Todavia, o conjunto atualmente perpassa por um forte processo de demanda comercial, sendo expressa essa dinâmica na sua Avenida Principal, motivada pelos processos espaciais da Avenida Augusto Montenegro nos últimos anos.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As discussões e levantamentos apresentados neste trabalho têm o objetivo de expor a subcentralidade do Conjunto Maguari no bairro Coqueiro, assim como as dinâmicas capitalistas envolvidas, os efeitos desse processo e, além disso, mostrar quais relações existentes com a expansão metropolitana da cidade de Belém do Pará a partir de seu atual eixo de expansão metropolitana, a Avenida Augusto Montenegro.

O número de estabelecimentos são consideravelmente altos e de diversos segmentos. Devido à lógica econômica, mais transformações no espaço ocorrem, mais pessoas consomem e mais problemas urbanos se mostram presentes, isso pode ser evidenciado nos problemas infraestruturais do conjunto mostrados no trabalho. Dessa forma, o próprio capital reestrutura

o local, com calçadas e até iluminação, para a construção de novos estabelecimentos comerciais e garantindo assim a sua reprodução. Essas transformações no espaço afetam a vida de quem usufrui da subcentralidade e de quem mora no Conjunto Maguari trazendo consequências que podem ser positivas, do ponto de vista do consumidor e do empresário, e negativas para quem reside no local, isto porque a estrutura local não acompanhou a chegada intensa de atividades comerciais e permanecem atrasadas.

O comum de se observar nas cidades, em relação à formação de subcentralidades, é que a gestão municipal invista na infraestrutura do local, através da pavimentação asfáltica (e saneamento básico de modo geral), aumento da frota de transportes coletivos para que os consumidores de outros bairros tenham facilidade de acesso a esse subcentro, não precisando mais se deslocar para outros pontos, e invista no próprio comércio em si, com incentivos aos pequenos comerciantes e empreendedores locais para a melhor instalação regular de seus pontos de venda, sem precisarem utilizar a calçada e o meio-fio.

Outro fator comum, é que esses investimentos podem ser feitos antes ou após a instalação do comércio, em que um processo irá motivar o outro, mas o que se observa no Conjunto Maguari é que esses melhoramentos não chegaram de nenhum modo, apenas são observados com frequência na Avenida Augusto Montenegro, sem adentrar o conjunto.

No Conjunto Maguari, a infraestrutura viária é precária e necessita urgentemente de melhorias. Não há faixas de pedestres, nivelamento de calçadas com acessibilidade, ciclofaixas, estacionamento regular, acostamento ou qualquer tipo de sinalização que regule o trânsito no local, com exceção de um semáforo no cruzamento entre a Avenida Principal e a Avenida Secundária. Todavia, mesmo com esses problemas infraestruturais e a falta de apoio e incentivo do Poder Público, o capital conseguiu se expandir no local e aumentar sua área comercial.

O interesse comercial se mostra ativo no local, motivado pelo fluxo consumidor, sendo assim, o que se espera são mais estabelecimentos comerciais e reestruturações urbanas nos próximos anos. Entretanto, as melhorias de cunho municipal como renovação da pavimentação, iluminação pública e organização de trânsito não mostram qualquer indício. Conclui-se então, que sua subcentralidade e reestruturação são mais por parte do capital comercial do que através de melhorias infraestruturais por parte governamental.

Dessa forma, as consequências da subcentralidade da Avenida Principal no Conjunto Maguari afetam também a criminalidade no local e o aumento do preço de imóveis através da valorização imobiliária. Nessa perspectiva, outro comportamento se mostra evidente, observado durante o trabalho de campo, que são o fechamento das alamedas do Conjunto Maguari, influenciado pelo aumento dos crimes no local. Assim, surge uma espécie de

“condominização” de alamedas, uma auto segregação, com grandes portões automáticos de ferro, porteiros capacitados, novas iluminações públicas e melhorias estruturais de algumas alamedas, são comportamentos que estão sendo difundidos entre os moradores do Conjunto Maguari.

Por fim, apesar da proximidade entre o Conjunto Maguari e a Avenida Augusto Montenegro, nota-se que há uma dualidade entre eles no quesito de formação dessas subcentralidades, e diferenças em investimentos em aspectos infraestruturais por parte do Poder Público no que diz respeito aos melhoramentos urbanísticos nessas duas realidades.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ARAÚJO, Kayan Freitas de. et al. PROPOSTAS À MOBILIDADE URBANA: Percepção sobre os espaços livres públicos de circulação do Conjunto Jardim Maguari, em Belém, Pará. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, n. 23, v. 6, 2022.

CAPEL, Horacio. Agentes y estrategias en la producción de espacio urbano español. **Revista de Geografía**, Barcelona, v.VIII, n.1-2, ene/dic. 1974, p. 19-56.

COLBY, Charles C. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 23, n. 1, p. 1-20, 1933.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989.

FERREIRA, Heloísa Mariz. O conceito de subcentro: uma discussão a partir da geografia brasileira. **GeoTextos**, vol. 19, n. 1, 2023.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de MARTINS, S. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MENDES, L. A. S. **Espaços elitizados de Moradia e Consumo: a reestruturação urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da Região Metropolitana de Belém**. (Dissertação de Mestrado). Belém: PPGeo/UFPA, 2014.

SANTOS, J. **Centro, sub-centros e novas centralidades na metrópole soteropolitana**. In: ENCONTROS DE GEOGRÁFOS DA AMÉRICA LATINA, 11., 2011, San José. Anais [...]. San José: [s.n.], 2011. p. 1-21.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico científico informacional**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. **Cidade, corporação e periferia urbana: acumulação de capital e segregação espacial na (re)produção do espaço urbano** - Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003, 242 p.

SOUZA, Michael Cardoso de. **Habitação e precarização da vida:** uma análise das estratégias de moradia e sobrevivência da população da Ocupação Tocantins no bairro Parque Guajará em Belém. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade do Estado do Pará. Belém, 130 p. 2023.

SOUZA, M. J. dos S. A.; KNEIB , E. C. PROPOSTA DE PROCEDIMENTO METODOLÓGICO PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 23, n. 85, p. 293–314, 2022.

SOUZA, R. D. P. de. **A área de expansão de Belém:** um espaço de múltiplas vivências. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará. Belém, 138 p. 2016.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geográfica**, São Paulo, n. 10, p. 1-18, 1991.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães . **Espaço intra urbano no Brasil.** São Paulo: Studio, 2001.