

**O PROCESSO DE (RE)CONFIGURAÇÃO SOCIOESPACIAL DO BAIRRO DA
GUANABARA, ANANINDEUA – PA**

**SOCIO-SPATIAL (RE)CONFIGURATION PROCESS OF GUANABARA DISTRICT,
ANANINDEUA – PA**

**EL PROCESO DE (RE)CONFIGURACIÓN SOCIOESPACIAL DEL BARRIO DE
GUANABARA, ANANINDEUA – PA**

Lucas Araujo Souza
UEPA (Universidade do Estado do Pará), Brasil
<https://orcid.org/0009-0000-8300-9235>
lucasaraujo03112@gmail.com

Aiala Colares Couto
UEPA (Universidade do Estado do Pará), Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-1828-7508>
aialacouto@uepa.br

Roberta Carolina Maués do Nascimento
Unioeste (Universidade Estadual do Oeste do Paraná), Não fornecido
<https://orcid.org/0000-0001-8627-8836>
rcarolinamaues@gmail.com

RESUMO

O artigo em questão analisa as transformações socioespaciais que ocorreram ao longo da última década no bairro da Guanabara, localizado no município de Ananindeua, Pará. A noção de (re)configuração socioespacial é abordada, buscando entender os novos elementos urbanos introduzidos no bairro, bem como, sua estruturação atual. A metodologia da pesquisa conta com levantamentos teóricos e documentais acerca do fenômeno da (re)configuração socioespacial da Região Metropolitana de Belém, na realização de trabalhos de campo e, por conseguinte, na análise dos dados e das informações coletadas. Os resultados apontam para uma nova realidade na localidade, influenciada pela reestruturação metropolitana belenense, que vai desde a centralidade produzida pela rodovia BR-316, até os novos arranjos espaciais provenientes do prolongamento da avenida João Paulo II.

Palavras-chave: (Re)configuração socioespacial, Região Metropolitana de Belém, Centralidade, Novos arranjos espaciais.

ABSTRACT

This paper aims to analyzes the socio-spatial transformations occurred over last decade in Guanabara district, located in the municipality of Ananindeua, Pará, Brazil. The notion of socio-spatial (re)configuration is addressed, seeking to understand new urban elements introduced in the neighborhood, as well as the current arrangement of the district. The research methodology relies on theoretical and documentary surveys about

the phenomenon of socio-spatial (re)configuration of the Metropolitan Region of Belém, carrying out fieldwork and, consequently, data and information collected analysis. The results point to a new reality in the locality, influenced by the metropolitan restructuring of Belém, which ranges from the centrality produced by the BR-316 highway to the new spatial arrangements resulting from the extension of Avenida João Paulo II.

Keywords: Socio-spatial (re)configuration. New spatial arrangements. Belém Metropolitan Region. Centrality.

RESUMEN

El artículo en cuestión analiza las transformaciones socioespaciales ocurridas a lo largo de la última década en el barrio de Guanabara, ubicado en el municipio de Ananindeua, Pará, Brasil. Se aborda la noción de (re)configuración socioespacial, buscando comprender los nuevos elementos urbanos introducidos en el barrio, así como la actual estructuración. La metodología de la investigación se basa en investigaciones teóricas y documentales sobre el fenómeno de (re)configuración socioespacial de la Región Metropolitana de Belém, actividades de campo y, en consecuencia, análisis de los datos y informaciones recolectadas. Los resultados apuntan a una nueva realidad en el barrio, influenciada por la reestructuración metropolitana de Belém, que va desde la centralidad producida por la carretera BR-316, hasta las nuevas disposiciones espaciales resultantes de la ampliación de la Avenida João Paulo II.

Palabras clave: (Re)configuración socioespacial. Nuevas disposiciones espaciales. Región Metropolitana de Belém. Centralidad.

INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana de Belém tem passado por significativas transformações nas últimas décadas, impulsionadas por uma variedade de fatores socioeconômicos, políticos e ambientais. Estas mudanças têm afetado a dinâmica socioespacial da região, impactando diretamente no seu desenvolvimento.

A partir disso, uma das características mais evidentes desse contexto atual é a expansão urbana acelerada, que acaba gerando, de certa forma, mudanças e transformações no contexto socioespacial. Dessa forma, novos empreendimentos imobiliários têm surgido em ritmo acelerado, muitos deles concentrados em áreas antes consideradas periféricas.

Isso tem levado à verticalização da cidade e ao surgimento de novas centralidades, como centros comerciais e residenciais, alterando, dessa forma, a paisagem urbana e criando novos padrões de mobilidade. Nesse sentido, mediante a esse cenário da Região Metropolitana de Belém e sua constante e dinâmica (re)configuração socioespacial, deve-se levar em consideração que esta envolve as formas espaciais mais recentes adotadas pela Grande Belém, resultando, logo, em sua expansão e no intenso processo de metropolização que se expande para várias áreas (Trindade Jr., 2019).

A partir disso, a pesquisa procurou inserir a sua área de estudo, que neste caso, configura-se como o bairro da Guanabara, localizado no município de Ananindeua-PA. Dessa forma, o presente artigo tem como objetivo analisar a conformação atual do bairro, desde sua origem nas ocupações espontâneas até sua consolidação como parte integrante do contexto metropolitano.

Pretende-se analisar, portanto, os novos arranjos espaciais que emergiram no bairro em resposta ao desenvolvimento urbano da Região Metropolitana de Belém, com foco especial na centralidade produzida pela rodovia BR-316 e nos impactos provenientes da expansão da avenida João Paulo II.

Além do mais, a pesquisa visa compreender as transformações e dinâmicas pelas quais o bairro da Guanabara passou ao longo de sua trajetória, considerando os desafios e mudanças socioespaciais anteriores e posteriores ao processo de (re)configuração. Nesse sentido, é crucial desenvolver uma abordagem que utilize os elementos espaciais – tanto suas alterações quanto suas permanências – como ferramentas para entender esse fenômeno. Através dessa análise, busca-se compreender como a história, a geografia e as transformações urbanas influenciaram a dinâmica socioespacial do bairro.

Dessa maneira, a pesquisa está estruturada da seguinte maneira, primeiramente, apresenta-se os materiais e métodos utilizados, posteriormente, há uma discussão teórica acerca dos principais e mais recentes fenômenos socioespaciais da Região Metropolitana de Belém e a origem do bairro da Guanabara. Logo após, os resultados são expostos, onde são realizadas análises das modificações no bairro proporcionadas tanto pela centralidade da BR-316 quanto pela reestruturação urbana evocada pela avenida João Paulo II. Por fim, é explanado as considerações finais.

MATERIAL E MÉTODOS

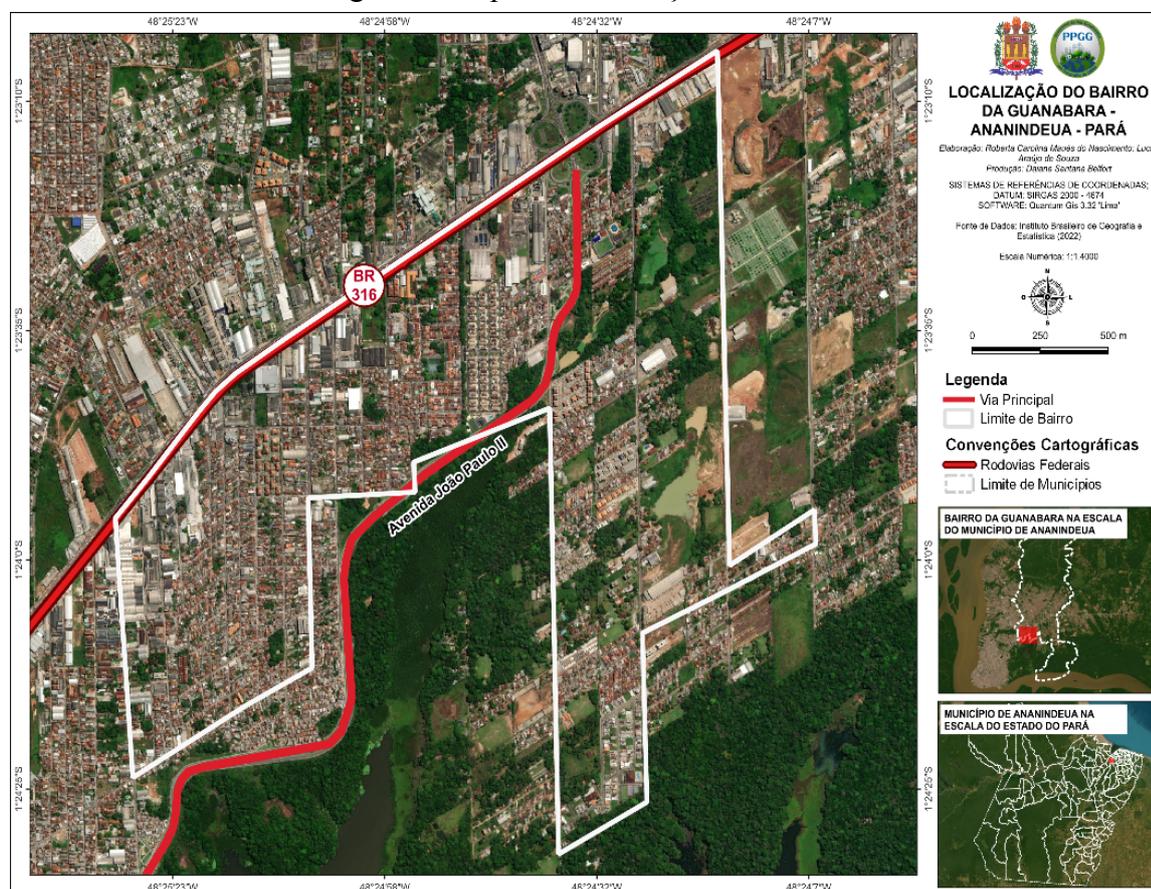
Antes de se aprofundar nos procedimentos metodológicos, é importante situar o recorte espacial escolhido para o estudo. Desse modo, a Guanabara fica localizado no município de Ananindeua – PA, mais precisamente em sua área de transição junto ao município de Belém, os seus limites territoriais perpassam por zonas correspondentes a uma parte significativa da rodovia BR - 316.

Posto isso, é de conhecimento que as regiões metropolitanas frequentemente enfrentam desafios específicos, como crescimento populacional acelerado, infraestrutura precária e

desigualdades socioespaciais. Logo, aquelas localizadas em países periféricos muitas vezes apresentam particularidades em suas dinâmicas urbanas devido a fatores históricos, econômicos e culturais.

Assim, é importante estabelecer um recorte temporal para a análise dos fatores em questão. Desse modo, focaremos nossos esforços analíticos para as últimas décadas, considerando as mudanças urbanas/metropolitanas mais recentes no bairro. Essa escolha permite observar tendências, eventos significativos e transformações que ocorreram nesse intervalo de tempo e que auxiliaram na atual conjuntura socioespacial do bairro (representado pela figura abaixo).

Figura 1: Mapa de localização do bairro da Guanabara



Organização: Autores (2023).

Assim, o embasamento teórico é crucial para compreender os fenômenos urbanos. Nessa etapa, exploraremos conceitos essenciais, como é o caso do entendimento da noção de (re)configuração socioespacial, que pode abordar diferentes fenômenos dentro do seu escopo

conceitual. Posteriormente, o levantamento documental foi realizado para compreender a realidade urbana. Nesse sentido, os direcionamentos foram concentrados para com reportagens jornalísticas, investigando, portanto, reportagens e notícias relacionadas à construção e as problemáticas envolvendo, principalmente, o prolongamento da avenida João Paulo II. Essas fontes foram essenciais para informações sobre o contexto, os atores envolvidos e os impactos da obra no bairro da Guanabara. Por outro lado, a Lei Municipal nº 7.806 e 30 de julho de 1996 que delimita o bairro da Guanabara, bem como, os documentos públicos e pronunciamentos do Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM) foram fundamentais para a metodologia, pois oferecem bases legais e institucionais que permitem a delimitação espacial e contextual do objeto de estudo, além de fornecerem informações oficiais que auxiliam na análise crítica e na interpretação dos fenômenos observados.

Os trabalhos de campo realizados no bairro da Guanabara, em Ananindeua, ocorreram entre 03 de agosto e 10 de novembro de 2023, com o objetivo de analisar as transformações urbanas e socioespaciais resultantes de intervenções em infraestrutura e serviços. A pesquisa contemplou visitas sistemáticas a diferentes áreas do bairro, permitindo uma compreensão abrangente das dinâmicas locais.

Inicialmente, foram realizadas incursões nas proximidades da Avenida João Paulo II, com foco na identificação das mudanças promovidas pelas obras de mobilidade urbana e infraestrutura recentemente implementadas. Nessa etapa, observou-se a alteração no traçado viário, a instalação de novos equipamentos urbanos e o impacto dessas transformações sobre a circulação de pedestres, o fluxo de tráfego e a dinâmica econômica local. Em seguida, os trabalhos de campo abrangeram outras localidades do bairro, com o intuito de mapear a dinâmica de serviços e a distribuição dos conjuntos residenciais alocados na região. Esse levantamento permitiu identificar padrões de ocupação, tipologias habitacionais e a relação entre os espaços residenciais e as estruturas de serviços públicos e privados, contribuindo para uma análise detalhada da organização urbana da Guanabara.

Em resumo, a metodologia abordou tais fatores para investigar a geografia urbana, implicações socioespaciais e, conseqüentemente, as restaurações ocorridas no bairro que proporcionaram sua atual conformação.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

(Re)configuração socioespacial: as formas espaciais mais recentes da Região Metropolitana de Belém

Os grandes centros metropolitanos estão em um dinâmico processo de mutação de seu espaço, tudo isso influenciado pelo advento do modo de produção capitalista e pelas novas relações proporcionadas pela concentração e centralização de capital nessas áreas (Lencioni, 2008).

Por outro lado, no que concerne a metropolização que está ocorrendo no espaço urbano brasileiro, é importante observar que, ao contrário do que aconteceu na maioria das regiões metropolitanas do país, onde a expansão da metrópole e a intensificação do espaço metropolitano foram realizadas por meio de desconcentração industrial. Belém, no entanto, se destacou justamente pela dispersão e expansão metropolitana que foram impulsionadas, principalmente, pelo setor imobiliário, que em colaboração com o Estado, promoveram mudanças espaciais que ultrapassaram os limites institucionais de sua região metropolitana.

Trindade Jr. (2019) destaca, em sua análise sobre os processos e (re)configurações socioespaciais de Belém, a contínua formação da rede metropolitana, caracterizada por diferentes estágios, desde o confinamento inicial da metrópole até sua dispersão ao longo do espaço regional. Assim, ao longo das décadas, essa expansão, segundo o autor, incorporou diversas áreas, culminando nos parâmetros atuais, denominados pelo autor como "difuso". Esse termo reflete um processo de abrangência regional e territorial amplo, que engloba aglomerações populacionais ainda mais distantes.

Além disso, o crescimento populacional tem exercido pressão sobre os recursos naturais e infraestrutura urbana da região. O aumento da demanda por moradia, transporte, saneamento básico e outros serviços têm desafiado as capacidades de planejamento e gestão das autoridades locais. Isso tem levado a problemas como congestionamentos, poluição ambiental e falta de acesso a inclusão precária das classes sociais mais baixas a serviços básicos.

Neste contexto, é fundamental reconhecer o papel crucial da produção imobiliária nesse processo de (re)configuração metropolitana de Belém, pois as ações desse setor estão diretamente ligadas à espacialização do capital financeiro imobiliário, tanto nacional quanto internacional, o que acaba gerando, portanto, um impacto direto na transformação do espaço metropolitano da região.

Vale ressaltar que, historicamente, a atuação do setor imobiliário no Brasil tem sido seletiva, com as atividades imobiliárias frequentemente privilegiando especulações em detrimento do acesso democrático à terra, especialmente nas áreas centrais das cidades, que geralmente são restritas às classes médias ou altas (Maricato, 2000).

Ventura Neto (2019), demonstra como esses agentes aproveitaram a dispersão característica da metrópole paraense para estabelecer suas atividades. Isso resultou na criação de uma fronteira imobiliária que avança continuamente além dos limites institucionais da Região Metropolitana de Belém, promovendo a concentração do capital imobiliário na região.

Ferreira (2019) ao analisar essa transformação na paisagem da metrópole a partir da construção imobiliária entende que nas áreas centrais, a verticalização residencial é predominante devido ao maior valor dessas localidades, situadas no núcleo central e em evidência na metrópole. Esses espaços, nesse sentido, são destinados a abrigar uma variedade de estabelecimentos comerciais, shoppings centers e os outros serviços.

Portanto, a relação entre capital e trabalho nessas áreas é mais intensa para garantir um retorno significativo do investimento. Por outro lado, nas áreas mais afastadas do centro, vemos a reprodução ampliada do capital através da criação e expansão de condomínios horizontais, frequentemente referidos como "condomínios de luxo".

Mendes (2018), entende que a Região Metropolitana de Belém pode ser caracterizada como uma área onde surgiram diversas multacentralidades. Este conceito, refere-se à transformação do espaço que traz consigo um aumento significativo da população que deixa as áreas centrais da metrópole em direção as áreas longínquas, emanando, desse modo, uma demanda para o consumo e uma atração para a espacialização de variados tipos de serviços. Essas multacentralidades foram identificadas em vários espaços da região metropolitana, não apenas na capital, mas também em áreas como o centro de Marituba, Benevides, Santa Bárbara, Santa Izabel, Castanhal, entre outras (Mendes, 2018).

Como dito anteriormente, Trindade Jr. (2016) observa que o dinamismo atual da região metropolitana belenense não se limita mais aos seus limites oficiais estabelecidos. Barcarena (município que não faz parte da região metropolitana oficial) também se insere nesse contexto, com grandes empreendimentos relacionados ao complexo industrial urbano-portuário que foram

implantados na região, intensificando a dinâmica espacial de interações com Belém e sua área circundante. Sobre isso, o autor diz:

Esses elementos do novo arranjo espacial proposto e implantado para Barcarena, assim como as novas articulações impulsionadas com os municípios da atual Região Metropolitana de Belém, corroboram para uma nova configuração do espaço metropolitano, para além, portanto, daquilo que se reconhece como região metropolitana oficial [...] questionam-se a abrangência e as feições desse processo de metropolização considerando o espaço de incremento industrial comandado pelas empresas que atuam no município de Barcarena. As implicações dos projetos ali instalados para a reestruturação geográfica local, bem como sua articulação com a dinâmica econômica e urbana da cidade de Belém, sugerem processos que apontam para uma nova configuração metropolitana pouco considerada nos recortes oficiais. (Trindade Jr., 2016, p. 359-370).

A partir disso, entende-se que a definição oficial da Região Metropolitana de Belém, reconhecida institucionalmente, é meramente uma delimitação de natureza política e administrativa, insuficiente para capturar a complexidade e amplitude do atual processo de expansão desta malha metropolitana. Nesse sentido, não há uma consolidação espacial, já que a atual da Região Metropolitana de Belém se caracteriza como um espaço em constante processo de formação.

Dessa forma, constata-se que o processo de expansão metropolitana acarretou, também, em diferenciadas formas de reprodução das desigualdades socioespaciais, criando uma forte ruptura no âmbito social de seus municípios. Se por um lado, há um forte avanço nos setores relacionados ao fluxo de mercadorias, pessoas, serviços e outras atividades, por outro, as contradições existentes no espaço se tornam cada vez mais explícitas.

Mediante a esse contexto de contradições, os espaços cada vez mais metropolitanos promovem um padrão de organização que estimula o fenômeno da segregação. Indo além, efetuando aquilo que Villaça (1998) chama de “autosegregação”, que ocorre quando as elites se fecham no âmbito habitacional perante o restante do espaço, promovendo, em conjunto, a segregação espacial das classes mais baixas. Assim, os grupos excluídos têm a necessidade de criar o seu próprio espaço à margem do restante do corpo social.

Há, também, aqueles que analisam a questão com outros olhares e se utilizam de outros aportes teóricos, dado ao vasto arcabouço bibliográfico acerca do tema, para tentar explicar o que significa a segregação. Como é o caso do sociólogo José de Souza Martins (1997), que não compartilha que os grupos que estão à margem da sociedade estejam totalmente excluídos do

restante do corpo social – como muitos outros autores afirmam –, muito pelo contrário, segundo o sociólogo, estes grupos estão “precaricamente inseridos” nesse contexto atual das grandes cidades.

Mediante a este quadro, o fenômeno da periferização é recorrente nos grandes centros metropolitanos, principalmente, nos localizados na América Latina. No caso de Belém e sua região estendida, a precarização desses espaços a partir da produção do urbano/metropolitano agrava ainda mais a situação de fragmentação e vulnerabilidade socioespacial dessas áreas.

Portanto, tanto a expansão da fronteira urbano-imobiliária quanto o surgimento de novas centralidades entre os municípios que compõem a região metropolitana, juntamente com as redefinições de áreas e a intensificação dos vetores de expansão, refletem, um processo dinâmico e em constante evolução da produção do espaço metropolitano de Belém. Além disso, a luta dos indivíduos pelo direito à terra também desempenha um papel significativo nesse contexto. Essa configuração em mutação constante distingue essa região de outras partes do país e resulta de uma interação complexa entre diversos agentes e processos históricos que moldaram sua formação e sua atual conformação socioespacial.

Das ocupações espontâneas ao espaço metropolitano: a origem do bairro da Guanabara

Para poder compreender o surgimento do bairro da Guanabara e, conseqüentemente, a sua formação socioespacial, podemos analisar tal processo por meio da concepção de dispersão metropolitana de Trindade Jr. (1998). Partindo dessa lógica, a partir da expansão do espaço urbano belenense, foi justamente nas décadas de 60/70, na verticalização das áreas centrais da cidade – muito em função, também, dos investimentos para o desenvolvimento regional da Amazônia – e o início da ocupação da segunda légua patrimonial de Belém que o bairro da Guanabara começou o seu processo de formação. A própria ocupação da segunda légua patrimonial acabou resultando, segundo o autor, na criação de diferentes assentamentos, formando, desse modo, o município de Ananindeua e o início da Região Metropolitana de Belém.

Vale ressaltar que, conforme Mendes (2018), a ocupação da segunda légua patrimonial é acompanhada pela ausência de infraestrutura urbana e de sistemas de transportes qualificados, portanto, as ocupações formadas nesse período detinham problemáticas do tipo, que mais tarde, iriam refletir, também, na formação dos bairros localizados nessas áreas dos vetores de expansão metropolitana.

Trindade Jr. (1998) complementa, entendendo que o desenvolvimento do espaço urbano em Ananindeua, assim como em outras localidades próximas à BR-316, tanto na margem esquerda quanto na margem direita, promoveu a evolução dessas áreas em bairros ao longo do tempo. Esse fenômeno revela que a configuração metropolitana é fruto da integração de cidades e vilas próximas a Belém, formando uma malha urbana contígua que, embora, fragmentada, exhibe uma produção marcada por ambiguidades.

Assim, verifica-se a consolidação de um estilo de vida moderno, sofisticado e artificializado no centro de Belém. Paralelamente, nota-se o crescimento do setor terciário inferior, o aumento do déficit habitacional, a intensificação da favelização e a insuficiência de serviços e infraestrutura urbana adequados, especialmente nas áreas periféricas e nos locais de expansão metropolitana, como é o caso de Ananindeua (Trindade Junior, 1998).

Nesse sentido, mediante a esse contexto, vale ressaltar, também, a criação no final da década de 60 do conjunto Nova Marambaia I, que partia dessa lógica de realocar a população mais pobre da cidade para uma área mais longínqua do centro, o que de certa forma, culminou na expansão de assentamentos ao longo de toda a rodovia BR-316 e mais especificamente na área onde atualmente está localizado o bairro da Guanabara.

Novos arranjos espaciais: o bairro da Guanabara frente a centralidade da BR-316

Analisar o surgimento e a formação espacial do bairro da Guanabara focalizando a rodovia BR-316 é fundamental, uma vez que as transformações nesta localidade foram influenciadas pelas dinâmicas estabelecidas por essa rodovia ao longo do tempo. O bairro se originou, como dito no tópico anterior, a partir da criação do conjunto Nova Marambaia I e de ocupações espontâneas formadas em seu entorno. Desde então, tem passado por (re)configurações socioespaciais adjacentes da própria reestruturação urbana de região metropolitana, o que por sua vez, é um reflexo do crescimento econômico regional, que trouxe reestruturações típicas dos centros metropolitanos localizados em países periféricos.

Ao longo das décadas, à medida que a BR-316 se consolidou como um importante rota de transporte na região e vetor de expansão da metrópole, diversos estabelecimentos e serviços foram instalados à margem da rodovia, criando centros de atividade econômica e social nos bairros de Ananindeua.

Inicialmente, esses serviços estavam relacionados principalmente às necessidades de viajantes e comerciantes que utilizavam a rodovia, como postos de combustível, restaurantes, hospedagens, oficinas mecânicas e outros serviços. Com o passar do tempo e o aumento da urbanização na região, os serviços instalados ao longo da BR-316 foram se diversificando e se expandindo para atender às demandas da população local. Foram surgindo supermercados, lojas de conveniência, farmácias, bancos, escolas, clínicas médicas, entre outros estabelecimentos comerciais e de serviços essenciais das típicas sociedades capitalistas atuais.

Assim, Mendes (2018), indica que o bairro da Guanabara está inserido em uma centralidade, promovida pela rodovia BR-316, abrangendo o trecho do quilômetro 01 ao 07 e incluindo outros bairros como Castanheira, Atalaia, Jaderlândia, Coqueiro, Providência e Águas Lindas. Essa centralidade desempenhou um papel crucial na redistribuição dos serviços nesse espaço, impulsionando as novas dinâmicas no bairro.

É importante ressaltar, ademais, que a centralidade produzida pela BR-316 nos bairros de Ananindeua e, conseqüentemente, na Guanabara, reflete não apenas a importância da rodovia como via de transporte, mas também na dinâmica de desenvolvimento urbano e social da região ao longo do tempo. Essa centralidade continua a evoluir e se adaptar às mudanças das necessidades e demandas do capital e da população local.

Figura 2: Serviços instalados à margem da BR - 316 no bairro da Guanabara

Serviços	Descrição da classe dos serviços	Nº de serviços
Estudo	Ensino fundamental, ensino médio e ensino de idiomas	5
Gastronômicos	Fast food restaurantes, sorveteria, padaria e lanchonete	9
Administrativos	Bancos, atividades jurídicas, atividades de contabilidade e seguros	6
Lazer	Academias, yoga, hidroginástica e bar	7

Saúde	Atividades médica ambulatorial, atividade odontológica e farmácias	10
Serviços especializados, comércio e varejistas	Serviços automotivos, concessionárias, supermercados e lojas de departamento	18

Fonte: Pesquisa de campo (2023).

Dessa maneira, conforme demonstra o quadro 1, a concentração de serviços ao longo da rodovia BR-316 não apenas facilitou o acesso da população local a diversas comodidades, mas também contribuiu para a formação de áreas centrais nos bairros de Ananindeua. Essas áreas tornaram-se importantes pontos de encontro e interação social, além de concentrarem atividades comerciais e de lazer para os moradores locais.

Nesse sentido, a ocupação dos diferentes serviços à margem da rodovia no bairro, desse modo, se deu por diferentes fatores, como: a) localização favorável do bairro, visto o emparelhamento da Guanabara com a rodovia BR-316, que proporciona uma facilidade no transporte dos produtos; b) preço e impostos de baixo nível nos espaços ocupados por esses serviços se comparados com os das áreas centrais de Belém; c) facilidade e grande demanda de força de trabalho da população adjacente dos aglomerados formados pela dispersão metropolitana.

Há, desde o início do século, no bairro, a construção de empreendimentos destinados a distribuidoras, que podem ser justificadas pela facilidade do escoamento dos produtos pela proximidade com o mercado consumidor tanto de Belém como do restante da região metropolitana. Logo, esses benefícios são possíveis pela localização favorável que o bairro da Guanabara possui perante o contexto metropolitano.

As transformações e a diversificação nos serviços oferecidos à margem da rodovia no bairro se intensificaram a partir do final de 90 e início dos anos 2000, que podem ser atribuídas ao crescimento econômico que atinge o espaço metropolitano belenense e, mais precisamente, as localidades em torno da BR-316.

Um exemplo desse surgimento de uma economia de consumo nesse contexto socioespacial foi em 1990, com a construção do shopping Castanheira. Tal empreendimento provocou mudanças significativas, uma vez que foi implantado em meio às ocupações espontâneas e à pobreza que caracterizavam aquela localidade (Mendes, 2018).

Os espaços do bairro localizados à margem da rodovia BR-316 são altamente valorizados e apresentam custos elevados, tanto para a aquisição quanto para o aluguel. É relevante destacar o papel das concessionárias nesse contexto, pois além de estabelecerem unidades de venda de veículos na margem da rodovia, possuem, também, diferentes espaços, como os galpões, que são destinados a outras atividades como o estoque de peças e reparo de automóveis.

Por outro lado, a diversificação dos serviços aumentou, principalmente, na última década, com a inserção de lojas de departamento, farmácias e outros empreendimentos relacionados ao setor alimentício. No que tange a este último, é importante notar uma variedade nos serviços prestados, abrangendo desde restaurantes populares até espaços gourmet voltados para um público com maior poder aquisitivo.

É relevante salientar, também, que embora o bairro da Guanabara tenha passado por transformações nos serviços disponíveis e oferecidos em seu espaço habitado, essa redistribuição de serviços decorre, paralelamente, na redistribuição das classes sociais no mesmo espaço (Villaça, 1998).

Figura 3: Conjuntos residenciais e condomínios horizontais na Guanabara



Fonte: Autores (2023).

Assim, no bairro existem cerca de 19 condomínios que são destinados a essas classes, considerando sua dimensão espacial (4,5 km²), é um número relevante. A figura 2 exibe alguns desses condomínios, a 2-A e 2-B são relativas aos condomínios verticais Rowena e Ilhas do Pará, respectivamente, que foram fundados no início dos anos 2000. Já a figura 2-C e 2-D exibem os

condomínios horizontais Oasis e Jardim Tropical, que são destinados a classes sociais de mais elevadas.

Portanto, entende-se que, se anteriormente o bairro da Guanabara era caracterizado por sua origem em ocupações espontâneas, surgidas após o rompimento da segunda légua patrimonial, posteriormente, especialmente após os anos 2000, a Guanabara passou por uma reestruturação em seu espaço habitado, introduzindo uma variedade de novos serviços que refletem a cultura de consumo e exemplificam aspectos do processo, em grande parte devido à sua localização adjacente à rodovia BR-316. Tais mudanças são relativas as próprias transformações e dinâmicas mais recentes que perpassam os municípios correspondentes a região metropolitana belenense.

A avenida João Paulo II: impactos e novos arranjos espaciais no bairro da Guanabara

Durante as últimas décadas, observou-se que o bairro da Guanabara passou por mudanças significativas em seu contexto socioespacial, especialmente devido aos fenômenos recentes. Um desses fenômenos foi o prolongamento da avenida João Paulo II, que se tornou uma nova rota de ligação entre o bairro e a Região Metropolitana de Belém.

O projeto de prolongamento da avenida foi concebido com o intuito de melhorar a mobilidade urbana na Grande Belém, oferecendo uma alternativa adicional para o fluxo de tráfego que entra e sai da metrópole. O objetivo, desse modo, era a expansão da avenida por mais de 4 km, integrando-se ao contexto espacial metropolitano de Belém.

É relevante mencionar que o prolongamento da avenida João Paulo II faz parte da segunda fase do projeto chamado "Ação MetrÓpole", conforme informações fornecidas pelo Núcleo de Gestão de Transporte Metropolitano (NGTM). De acordo com os dados do NGTM (2020), o custo total foi de aproximadamente 302 milhões de reais, sendo 104 milhões provenientes da Caixa Econômica Federal, 80 milhões do Orçamento Geral da União e 118 milhões do Tesouro Estadual.

Com o intuito de criar um corredor viário que atravessa o bairro da Guanabara até alcançar a rodovia Mário Covas, as obras tiveram início em 2014. Conforme planejado, essa expansão teve impactos significativos no bairro, especialmente nas áreas próximas ao traçado da avenida. Além disso, parte da área onde as obras foram realizadas é pertencente ao Parque Ambiental do Utinga, o que exigiu medidas específicas para a construção do trajeto da via, incluindo serviços como terraplanagem, pavimentação e drenagem em diferentes pontos do terreno.

Figura 4: Obras de prolongamento da João Paulo II



Fonte: Diário do Pará (2018).

Diante do processo de reestruturação nesse espaço, um dos aspectos mais marcantes durante os seis anos de execução do projeto foi a questão das desapropriações realizadas ao longo dos mais de 4 km de extensão dessa área. De acordo com o NGTM (2018), mais de 82 imóveis foram desapropriados apenas no bairro da Guanabara para a realização do projeto, incluindo residências e pequenos estabelecimentos comerciais.

Assim, as compensações do estado decorrentes das desapropriações dos moradores foram baseadas em um estudo de avaliação do valor desses imóveis, conduzido pelo próprio NGTM, com um limite máximo de indenização estabelecido em 100 mil reais. Essa abordagem gerou controvérsias entre proprietários e residentes desses imóveis, que alegaram uma subavaliação desses bens, discordando do valor estipulado em relação ao real mercado imobiliário.

Em meio a disputas judiciais, alguns moradores conseguiram obter indenizações superiores ao valor definido pelo Governo do Estado, embora a maioria dos desapropriados alegam que tenham sido prejudicados pelo projeto de ampliação da rodovia. As questões relacionadas às desapropriações e aos valores compensatórios desempenharam um papel fundamental no atraso na entrega do projeto de prolongamento da Avenida João Paulo II.

Dessa forma, originalmente previsto para ser concluído em 2014, o projeto enfrentou atrasos significativos devido às disputas judiciais sobre as indenizações pagas aos proprietários dos imóveis desapropriados, resultando, assim, na conclusão das obras apenas em 2018, mais de quatro anos após o prazo inicialmente estabelecido. Além disso, de acordo com o Diário do Pará (2018), foi necessária uma liberação adicional de cerca de 20 milhões de reais para concluir as obras devido a esse atraso. Nesse contexto, em 23 de setembro de 2018, o prolongamento da Avenida João Paulo II foi aberto para o tráfego, embora as obras ainda não estivessem completamente finalizadas.

Nas entrevistas realizadas, os moradores relatam alguns pontos positivos e negativos dos impactos do prolongamento da avenida no bairro.

"Olha, as obras trouxeram mudanças significativas, tanto positivas quanto negativas. Por um lado, melhoraram bastante o acesso ao bairro. Antes, o trânsito era complicado, e agora temos vias mais amplas e organizadas, o que facilitou a chegada de clientes ao meu comércio. Mas em algumas áreas que antes eram tranquilas agora têm mais fluxo de veículos, o que trouxe um certo desconforto para quem mora perto das vias principais. Acho que o desafio agora é ajustar essas mudanças para que o bairro continue sendo um bom lugar para se viver e trabalhar." (Entrevista 1 - Morador do bairro da Guanabara).

"Sinceramente, as obras mudaram muito o nosso dia a dia, e nem tudo para melhor. Além da poeira e do barulho insuportáveis durante meses, tivemos que lidar com o aumento do trânsito pesado bem na porta de casa. Isso trouxe mais poluição, risco de acidentes e, o que mais me preocupa, a sensação de insegurança. Antes, as crianças brincavam na rua com mais tranquilidade. Agora, é impossível. Também notei que o custo de vida subiu, com o aumento dos preços dos aluguéis e de alguns serviços. Muitos vizinhos tiveram que se mudar porque não conseguiam mais pagar. Então, apesar das melhorias na mobilidade, acho que a qualidade de vida de quem mora aqui foi bastante afetada." (Entrevista 2 - Morador do bairro da Guanabara).

A partir dos trabalhos de campo, foi possível identificar mudanças significativas relacionadas à infraestrutura no bairro da Guanabara. Destacam-se a ampliação e modernização do sistema viário, com a pavimentação de novas ruas e a requalificação de vias existentes, além da implementação de calçadas mais acessíveis e ciclovias que promovem maior mobilidade urbana.

Observou-se, ainda, a instalação de equipamentos de iluminação pública de maior eficiência, contribuindo para a segurança dos moradores. Contudo, também foram percebidos desafios, como a falta de integração entre algumas áreas e a necessidade de melhorias no sistema de drenagem urbana para mitigar problemas de alagamento em períodos de chuva intensa.

Figura 5: Reestruturação e modificações no espaço da Guanabara provenientes da abertura da rodovia João Paulo II



Fonte: Autores (2023).

As transformações ocorridas no bairro da Guanabara após o prolongamento da avenida João Paulo II podem ser observadas em diversos aspectos, como ilustrado na figura 4. Essas imagens retratam a própria avenida João Paulo II, que se tornou importante na rota de tráfego de veículos, conectando o bairro à Região Metropolitana de Belém. Além disso, as figuras mostram as infraestruturas adicionadas ao bairro, como passarelas para pedestres, paradas de ônibus e faixas exclusivas para ciclistas, visando melhorar a mobilidade e a segurança viária.

Outros novos arranjos espaciais no bairro são exibidos na figura. Estas mostram a pavimentação de ruas que anteriormente não eram asfaltadas, bem como a sinalização viária implantada nessas vias. Além disso, é possível observar a aplicação de arborização planejada em algumas localidades e a construção de praças, destinadas ao lazer da comunidade e à prática de atividades físicas.

É importante salientar que, antes da construção da avenida João Paulo II, a maioria dessas vias, agora cruciais para conectar o bairro à avenida, permaneciam fechadas e aparelhadas ao parque ambiental do Utinga, carecendo de infraestrutura urbana básica, como saneamento, iluminação e pavimentação adequada. Nesse sentido, as dinâmicas resultantes da inauguração da avenida provocaram mudanças significativas no bairro. As áreas anteriormente precárias em infraestrutura urbana e pouco movimentadas, agora experimentam um intenso fluxo de transporte público e privado, representando a maior circulação de bens e pessoas nessas localidades.

As residências localizadas ao longo da avenida e que resistiram ao processo de realocação também sofreram impactos significativos em seus valores de mercado. Em outras palavras, as transformações resultantes da João Paulo II resultaram em uma valorização imobiliária dessas áreas.

Logo, fica evidente que as obras de expansão da João Paulo II modificaram drasticamente o contexto socioespacial do bairro. Além das novas estruturas e intervenções paisagísticas e urbanísticas instaladas, observa-se a introdução de uma nova dinâmica decorrente da extensão da avenida. Isso ratifica não apenas a redução da dependência de um trecho específico da rodovia BR-316 na Guanabara, mas também no contexto metropolitano em geral.

Conclusão

A pesquisa abordou as transformações ocorridas ao longo do tempo no bairro da Guanabara, localizado na região metropolitana de Belém. Especificamente, buscou-se compreender as

mudanças mais recentes que afetaram esse contexto, analisando como novos elementos urbanos e metropolitanos foram introduzidos no bairro e quais foram os seus impactos.

As mudanças nas dinâmicas socioespaciais de Belém e sua região circundante tiveram diversos efeitos na produção do espaço urbano. Isso incluiu o crescimento descontrolado de áreas precárias, o desenvolvimento de regiões voltadas para classes socioeconômicas mais altas e o surgimento de centros de consumo. Além disso, houve uma interação ampliada com outras localidades, influenciando o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços.

O estudo, neste caso, baseou-se na formação do bairro a partir da expansão metropolitana, destacando as chamadas "ocupações espontâneas" que caracterizaram sua origem, marcada pela ausência quase total de infraestrutura urbana e social. Ao longo do tempo, a falta de serviços básicos, como iluminação e saneamento, começou a diminuir devido às mudanças socioespaciais observadas na área.

Logo, os processos socioespaciais identificados nesta pesquisa indicam uma mudança significativa na estrutura socioespacial do bairro ao longo do tempo. Essa mudança é atribuída principalmente às dinâmicas mais recentes que possibilitaram a reconfiguração do espaço. A rodovia BR-316, neste contexto, desempenhou um papel crucial, influenciando as dinâmicas espaciais do bairro e promovendo o surgimento de novos serviços e mercados, muitos dos quais se estabeleceram às margens da via. A construção de condomínios para as classes sociais mais altas também foi uma tendência observada a partir dos anos 2000.

Um outro exemplo mais recente dessas transformações é o prolongamento da avenida João Paulo II, que parte de um conjunto de obras estaduais destinadas a melhorar a mobilidade urbana na metrópole. Além de reestruturar diversas áreas do bairro, essa intervenção resultou no remanejamento de parte da população de baixa renda que residia na região. Portanto, a passagem da avenida pelo bairro não apenas promoveu mudanças na infraestrutura urbana, acompanhadas por políticas públicas de revitalização, mas também provocou a realocação de uma parcela significativa da população de baixa renda que antes habitava esses espaços.

Assim, a Guanabara experimentou uma série de mudanças em seu contexto socioespacial ao longo do tempo, refletindo a atuação de diferentes grupos e interesses na configuração do espaço urbano. Logo, a conformação desse espaço é, de certa forma, um reflexo das principais dinâmicas e (re)configurações socioespaciais do contexto metropolitano belenense nas últimas décadas.

Referências

AGÊNCIA PARÁ. **Governo executa obras de infraestrutura e mobilidade que beneficiam a população de Belém.** Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/24344/governo-executa-obras-de-infraestrutura-e-mobilidade-que-beneficiam-a-populacao-de-belem>. Acesso em: 04 nov. 2023.

FERREIRA, Sandro Brito. A expansão dos assentamentos residenciais na ilha de Mosqueiro: uma particularidade da dispersão urbana no espaço metropolitano de Belém (PA). In: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C; SANTOS, T. V. (org.). **O urbano e o metropolitano em Belém: (re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão.** Rio de Janeiro: Consequência, 2019. Cap. 3, p. 55-80.

G1 PARÁ. **Prolongamento da Av. João Paulo II deve desapropriar mais de 80 casas.** Disponível em <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2013/09/prolongamento-da-av-joao-paulo-ii-deve-desapropriar-mais-de-80-casas.html>, acesso em: 20 de nov. 2024.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP**, v. 12, n. 1, p. 109–123, 2008.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado. **São Paulo em perspectiva**, v.6, n.3, p. 65-98, 2000.

MARTINS, J. S. **Exclusão social e a nova desigualdade.** São Paulo: Paulus, 1997. p. 140.

MENDES, Luiz Augusto Soares. **Espaços elitizados de moradia e consumo: a reestruturação urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da Região Metropolitana de Belém.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, 2015. 210 f.

NUCLEO DE GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE METROPOLITANO. **Relatório de gestão.** Disponível em: https://www.ngtm.pa.gov.br/sites/default/files/relatorio_de_gestao_-_2020.pdf. Acesso em: 11 ago. 2023.

TRINDADE JR., S-C. C. **A cidade dispersa:** os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 1998. 395 f.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; Barbosa, E. J. S. Reestruturação metropolitana na Amazônia oriental: empreendimentos econômicos e dispersão urbana na área de influência imediata de Belém. *GEOUSP*, v. 20, n. 2, p. 349–363, 2016.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Confinamento, dispersão e difusão: processos e configurações espaciais de uma metrópole em formação. In: Trindade Júnior, S-C. C; Santos, T. V. (org.). **O urbano e o metropolitano em Belém:** (re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 143-160.

VENTURA NETO, R. da S.; Lima, J.J. Financeirização truncada e reestruturação metropolitana: a dimensão espacial do capital financeiro imobiliário na Região Metropolitana de Belém. In: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C; SANTOS, T. V. (org.). **O urbano e o metropolitano em Belém:** (re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 113-142.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel/ Fapesp, 1998. p. 163.