



DIFERENCIAÇÕES SOCIOESPACIAIS E DESIGUALDADES SOB A ÓTICA DA JUSTIÇA ESPACIAL: UMA ANÁLISE DO BAIRRO DA PEDREIRA, EM BELÉM-PA

Wanessa Viviane Paixão Farias¹ - Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-0030-8264>

Willame de Oliveira Ribeiro² - Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-3692-4224>

¹ Universidade do Estado do Pará (UEPA), Belém, PA, Brasil *

² Universidade do Estado do Pará (UEPA), Belém, PA, Brasil **

Artigo recebido em 27/01/2024 e aceito em 10/08/2024

RESUMO

O espaço metropolitano de Belém tem entre suas principais características a desigualdade e a precariedade e essas são geradoras das mais diversas (in)justiças espaciais. Tendo como objeto de estudo três vias estruturantes do bairro da Pedreira, esta pesquisa se propôs a analisar de que forma as diferenciações socioespaciais têm rebatimentos na justiça espacial, nas vias estruturantes do bairro. A partir de levantamentos bibliográficos, análises documentais e trabalhos de campo verificou-se que as (in)justiças espaciais que ocorrem no recorte estudado estão condicionadas a desigualdades inerentes ao contexto histórico de produção capitalista do espaço metropolitano de Belém, bem como aos investimentos e atuação desiguais do Estado nessas vias. Assim, a realidade identificada a partir da análise da paisagem onde as desigualdades são marcas; dos investimentos desiguais do Estado nas vias no que tange a serviços de implementação de infraestrutura básica, manutenção, limpeza e segurança pública e; da situação das calçadas presentes nas vias, equipamento urbano de uso coletivo básico, releva diversas (in)justiças espaciais e reforça um cenário que para além de diferente é, sobretudo, desigual.

Palavras-chave: espaço urbano; diferenciações socioespaciais; desigualdade; justiça espacial; bairro da Pedreira/Belém.

* Geógrafa, Mestranda pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado do Pará – UEPA, Bolsista de Programa de Capacitação Institucional do CNPq - Nível DD junto ao Museu Paraense Emílio Goeldi, integrante do Grupo de Pesquisa Geografia do Pará Urbano - GeoPUrb. E-mail: wanessa.viviane20@gmail.com.

** Geógrafo, Doutor em Geografia, Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado do Pará – UEPA, líder do Grupo de Pesquisa Geografia do Pará Urbano - GeoPUrb. E-mail: willame@uepa.br.

SOCIO-SPATIAL DIFFERENTIATIONS AND INEQUALITIES FROM THE PERSPECTIVE OF SPATIAL JUSTICE: AN ANALYSIS OF BAIRRO DA PEDREIRA, IN BELÉM-PA

ABSTRACT

The metropolitan space of Belém has among its main characteristics inequality and precariousness, and these are generators of the most diverse spatial injustices. Having as object of study three structuring ways of the neighborhood of Pedreira, this research proposed to analyze how the socio-spatial differentiations have repercussions in spatial justice, in the structuring ways of the neighborhood. From bibliographic surveys, documental analyzes and fieldwork, it was found that the spatial injustices that occur in the studied area are conditioned to inequalities inherent to the historical context of capitalist production in the metropolitan area of Belém, as well as to the unequal investments and performance of the State in these areas. ways. Thus, the reality identified from the analysis of the landscape where inequalities are marks; the unequal investments of the State in the roads with respect to the services of implementation of basic infrastructure, maintenance, cleaning and public security and; the situation of the sidewalks present on the roads, urban equipment of basic collective use, reveals several spatial injustices and reinforces a scenario that, in addition to being different, is, above all, unequal.

Keywords: urban space; sociospatial differentiation; inequality; space justice; neighborhood of Pedreira/Belém.

DIFERENCIACIONES Y DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA JUSTICIA ESPACIAL: UN ANÁLISIS DEL BAIRRO DA PEDREIRA, EN BELÉM-PA

RESUMEN

El espacio metropolitano de Belém tiene entre sus principales características la desigualdad y la precariedad y estas son generadoras de las más diversas (in)justicias espaciales. Teniendo como objeto de estudio tres caminos estructurantes del barrio de Pedreira, esta investigación se propuso analizar cómo las diferenciaciones socioespaciales repercuten en la justicia espacial, en los caminos estructurantes del barrio. Con base en levantamientos bibliográficos, análisis documentales y trabajo de campo, se verificó que las (in)justicias espaciales que ocurren en el área de estudio están condicionadas a desigualdades inherentes al contexto histórico de producción capitalista del espacio metropolitano de Belém, así como a las inversiones y el desempeño desigual del Estado en estos sentidos. Así, la realidad identificada a partir del análisis del paisaje donde las desigualdades son marcas; las inversiones desiguales del Estado en las vías en cuanto a servicios de implementación de infraestructura básica, mantenimiento, limpieza y seguridad ciudadana y; la situación de las aceras presentes en las calles, equipamiento urbano de uso colectivo básico, revela varias (in)justicias espaciales y refuerza un escenario que, además de diferente, es sobre todo desigual.

Palabras clave: espacio urbano; diferenciaciones socioespaciales; desigualdad; justicia espacial; barrio de Pedreira/Belém.

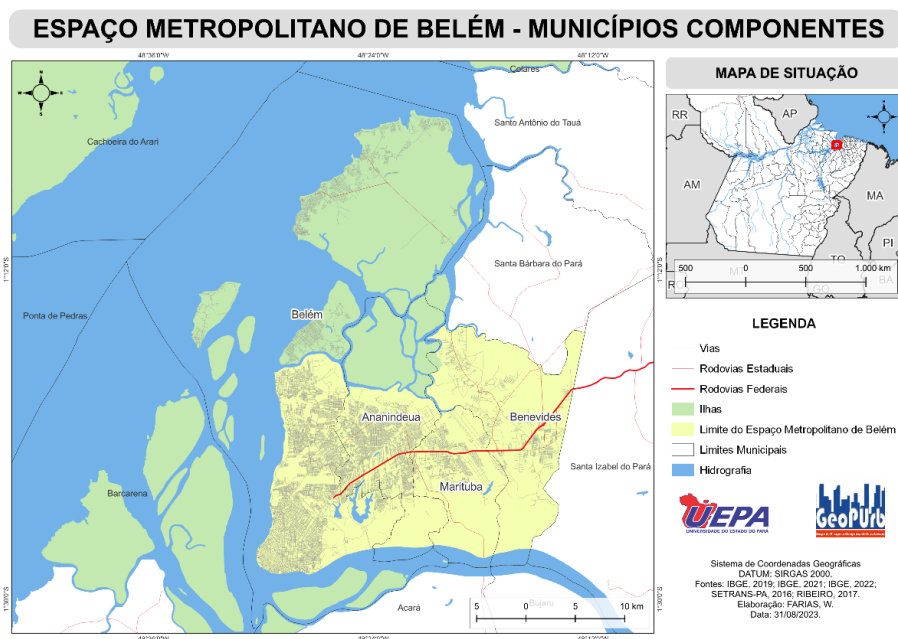
INTRODUÇÃO

Belém compõe um espaço metropolitano marcado por constantes e intensas transformações socioespaciais e dotado de grande complexidade, o que faz da capital do estado do Pará uma das formas urbanas mais importantes do Brasil.

Segundo Carlos (2011), o processo de construção da humanidade está intrinsecamente relacionado à produção do espaço. Ao longo do tempo, as relações sociais tornaram-se mais complexas e, por conseguinte, o espaço também acompanhou essa complexidade, tendo como pressuposto que ele é produto das relações sociais. Com isso, a forma e o conteúdo do que se convencionou chamar de cidade foram e continuam sendo modificados, chegando ao que Gottdiener (2018) sugere como um espaço metropolitano marcado por uma desconcentração regional geradora de múltiplas centralidades.

Belém (Figura 1) se apresenta como um espaço metropolitano multicêntrico, composto por diversos subcentros, que, apesar de hierarquicamente abaixo do centro principal, são indispensáveis à dinâmica metropolitana, apresentando diversidade funcional significativa e suprimindo demandas de conjuntos de bairros ou mesmo de territórios municipais, já que o espaço metropolitano incorpora três outros municípios além de Belém.

Figura 1 – Espaço metropolitano de Belém

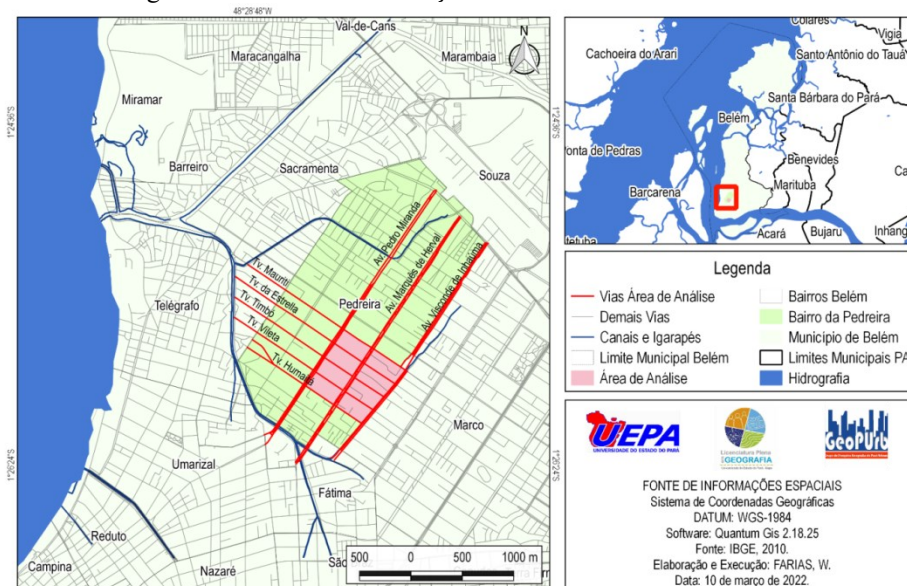


Fonte: Elaboração própria.

O bairro da Pedreira (Figura 2) compõe esse conjunto de subcentros de bairro. Possui uma feira livre bastante diversificada e que atende alguns bairros adjacentes a ele, além de vários serviços dispostos ao longo da principal avenida da área, a Av. Pedro Miranda. A respeito das demais avenidas da Pedreira, as

quais este artigo pretende tratar, destaca-se a Av. Marquês de Herval, assinalada por seus serviços de lazer como bares, restaurantes e lanchonetes, e a Av. Visconde de Inhaúma, reconhecida popularmente por possuir, em determinado perímetro de sua extensão, um canal urbano de drenagem a céu aberto. Além disso, no perímetro do canal, essa avenida é marcada pela precariedade, o que nos possibilita identificar diversas desigualdades socioespaciais e (in)justiças espaciais.

Figura 2 – Belém – Localização do bairro da Pedreira – 2022



Fonte: Elaboração própria.

Para fins de realização desta pesquisa foi feito um recorte espacial na área do bairro, conforme identificado na Figura 2, formando um quadrado que se inicia no cruzamento entre a Av. Pedro Miranda e a Tv. Humaitá, segue pela avenida até a Tv. Mauriti, nesta, por sua vez, segue até o cruzamento com a Av. Visconde de Inhaúma, seguindo nessa avenida até a Tv. Humaitá, fechando assim a área.

A análise desenvolvida teve como norteadores os seguintes questionamentos: quais as principais características das vias estruturantes do bairro da Pedreira e como essas realidades se apresentam do ponto de vista da justiça espacial? Quais papéis estas vias e adjacências desempenham no bairro da Pedreira e na metrópole de Belém? Quais as semelhanças, as diferenças e as desigualdades entre as vias e seus rebatimentos socioespaciais?

O objetivo geral da pesquisa consistiu em analisar as diferenciações e as desigualdades socioespaciais entre as áreas estruturadas pelas principais avenidas do bairro da Pedreira, na metrópole de Belém/PA, e suas implicações em termos de justiça espacial. Visando um maior detalhamento desse objetivo principal, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: identificar as principais características das vias estruturantes do bairro da Pedreira; reconhecer os papéis que desempenham no todo

do bairro e para a cidade; analisar as semelhanças, as diferenças e desigualdades entre as áreas estruturadas pelas vias e seus rebatimentos socioespaciais.

Quanto à metodologia da pesquisa, a abordagem tem caráter qualitativo, ou seja, busca responder à problemática proposta a partir de observações sistemáticas *in loco*, entrevistas e análise da paisagem feitas por meio de trabalhos de campo (Prodanov; Freitas, 2013). No que tange aos procedimentos metodológicos adotados, tem-se:

a) Levantamento bibliográfico acerca dos conceitos instrumentais à pesquisa, quais sejam, espaço urbano e produção do espaço, diferenciação socioespacial, desigualdade, direito à cidade e justiça espacial. Realizados em livros e artigos científicos.

b) Levantamento documental, no qual se utilizou o banco de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para obtenção de dados populacionais da cidade de Belém. Outra fonte documental utilizada consistiu no Anuário Estatístico do Município de Belém de 2020, disponibilizado pela Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão – SEGEP, para aquisição de dados populacionais específicos do bairro. E, por fim, utilizou-se da lei de criação do bairro para consulta sobre os limites legais e o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para consulta do conceito de *calçada*.

c) Trabalhos de campo para realização de observação sistemática, registro fotográfico e aplicação de entrevistas com roteiros estruturados, com moradores das avenidas analisadas, sendo quatro em cada via, totalizando doze entrevistas. Todas foram gravadas, com prévia autorização, e posteriormente foram transcritas. Esses geraram gráficos e nuvens de palavras. A entrevista estava estruturada em um roteiro com quatro unidades, sendo elas: o perfil do entrevistado, vivência no bairro, diferenças e desigualdades e, por último, infraestrutura e serviços. Essas unidades se desdobravam em treze perguntas, com duração média de 20 a 30 minutos para sua efetivação. O público alvo variou entre 23 e 74 anos, sendo homens e mulheres. Para garantir o sigilo de identidade dos entrevistados, os entrevistados foram nomeados de “Morador A” a “Morador L”, seguindo a ordem alfabética.

d) Representações Cartográficas produzidas a partir de dados do IBGE e observações em campo.

O artigo está dividido em três partes. Num primeiro momento, é feita uma abordagem teórica a respeito dos conceitos que norteiam a pesquisa. Em seguida, faz-se uma discussão contextualizando o bairro da Pedreira na metrópole Belém, identificando os diversos papéis do bairro no espaço metropolitano. E, finalmente, em um terceiro momento, são abordadas as características específicas inerentes a cada uma das vias estruturantes do bairro, suas respectivas condições socioespaciais e papéis urbanos, além das diferenças, desigualdades e injustiças materializadas nesses espaços.

BASES DA PESQUISA: APONTAMENTOS TEÓRICOS

Esta seção tem como objetivo abordar teoricamente os conceitos que estruturam a pesquisa. São eles: diferenciação socioespacial; desigualdade socioespacial; espaço urbano; produção do espaço urbano; e justiça espacial.

Ao pensarmos em diferenciação socioespacial, é importante definir o que se compreende por diferença, para isso, serão utilizadas conceituações do dicionário e definições do filósofo Henri Bergson. Este autor define a diferença separando-a em dois grupos: diferenças de natureza e diferenças de grau, apresentando a primeira um caráter qualitativo e a segunda um caráter quantitativo (Bergson, 2006). Haesbaert (2007) complementa e as define como: diferença “do outro” e uma diferença “do mesmo”. A partir disso, chegamos ao que consideramos como sendo diferenciações “propriamente ditas” e diferenciações “geradoras de desigualdades”.

Ainda, partiremos da compreensão capitalista de produção, na qual o espaço geográfico é um *produto* de relações sociais. E, nesse processo de produção, a desigualdade e a diferenciação socioespaciais se apresentam como elementos fundamentais, sendo condição, meio e produto da constituição das cidades, segundo Carlos (2011). De acordo com Corrêa (2007), a desigualdade socioespacial é ainda um resultado direto da diferenciação socioespacial de onde decorrem as mais diversas injustiças espaciais. O que se pretende tecer é uma discussão na qual desigualdades e diferenciações socioespaciais são compreendidas como um par interdependente.

Por fim, incluímos no debate os conceitos de justiça espacial e direito à cidade, com a finalidade de analisar o acesso aos equipamentos urbanos e serviços pelos cidadãos que residem nas três vias analisadas. Feito isso, espera-se ter subsídios para identificar injustiças vivenciadas nesses espaços, que são produzidos de forma desigual, na metrópole de Belém.

Diferenças e diferenciações socioespaciais

Sem a pretensão de entrar no mérito ontológico da discussão, destacamos aqui algumas notas acerca do conceito de “diferença”. Destarte, para fins desta pesquisa, define-se “diferença” como “qualidade do que é diferente; dessemelhança. Que é capaz de distinguir uma coisa de outra” (Diferença, 2023). Nesse sentido, Barros (2018) afirma que ao considerarmos o par *igual x diferente*, estamos diante de divergências no campo das essências, ou seja, uma coisa é essencialmente igual a outra ou então dela difere. Destacam-se aqui aspectos como sexo, cor, etnia, etc. Sendo, portanto, o que o autor chama de “diferenças da ordem dos contrários, envolvendo duas modalidades de ser que se opõem” (Barros, 2018, p.8).

Em contrapartida, quando se considera o par *igual x desigual*, trata-se de divergências circunstanciais. Quando indivíduos essencialmente diferentes ou não recebem privilégios e restrições por motivos sociais diversos. Dando origem ao que o autor denomina de “diferenças da ordem das contradições” (Barros, 2018, p.8).

Evidencia-se, assim, que as diferenças são inerentes à diversidade humana, não há como evitar suas ocorrências, visto que sempre teremos oposições de essências, como homens e mulheres, pessoas das mais variadas faixas etárias e etnias, assim como processos e objetos cada vez mais diversos. Entretanto, a desigualdade é sempre circunstancial, construída e localizada historicamente dentro de um processo, e pensar a desigualdade nos remete à multiplicidade de possibilidades nas quais esta pode ocorrer. Portanto, é necessário o estabelecimento de critérios que podem variar, a exemplo: renda, liberdade, acesso a bens e serviços, etc. Significa sempre destacar os seguintes questionamentos: desigualdade de que? Em relação a que? Além disso, é necessário que se estabeleça um referencial de reflexão, podendo ser econômico, político ou social.

Apesar da vasta literatura acerca da(s) “diferença(s)”, optamos pelos apontamentos de Bergson (2006), o qual identificou dois tipos de diferenças, uma apresenta um caráter qualitativo, sendo uma “diferença de natureza” e, portanto, irreduzível. E a outra contém um caráter quantitativo, sendo uma “diferença de grau”, associada à produção das desigualdades espaciais.

Cabe aqui assinalar que, se considerarmos a sociedade como um todo, estaremos diante de um vasto horizonte de diferenças, são elas: aspectos físicos, cor, sexo, faixa etária, etc. Sendo assim, pode-se afirmar que as diferenças são inerentes e inevitáveis à humanidade. Sempre existiram e sempre existirão. É oportuno ressaltar que as diferenças geram *contrários* e esses não se misturam (Barros, 2018).

Por outro lado, as desigualdades estão sempre relacionadas a circunstâncias. Além disso, para ser mensurada, a desigualdade precisa estar relacionada a um aspecto qualquer, como a comparação entre dois ou mais indivíduos. Assim, se um indivíduo recebe privilégios em relação ao outro, estamos ante a desigualdade. O mesmo acontece quando profissionais com o mesmo nível de escolaridade e sexo opostos recebem salários distintos, esse é um caso de desigualdade de gênero. As desigualdades, por sua vez, geram *contradições* e essas têm uma relação dialética.

É no espaço das cidades, na escala do habitar, que as diferenças espaciais se apresentam de maneira mais clara, estando muito mais relacionadas aos conflitos pelas apropriações do espaço, revelando também as desigualdades sociais inerentes ao modo de produção capitalista. Em diferentes contextos e sob as mais diversas influências filosóficas, o estudo das diferenças sempre ocupou a agenda da Geografia (Corrêa, 2007).

O debate sobre as diferenciações no pensamento geográfico pode ser realizado a partir de três perspectivas: a vertente holístico-iluminista de Ritter e Humboldt, na qual a diferença é tratada enquanto individualidade regional existente em um todo planetário; a segunda com bases na filosofia kantiana e no positivismo, apresenta uma homogeneidade originária que vai se diferenciando, sobretudo por meio das atividades humanas; e a terceira e última é alicerçada no materialismo dialético, o qual destaca a diferença entre a materialidade natural e a social, e posteriormente reconhece as diferenças espaciais que se vão constituindo e resultando em desigualdades, conforme aponta Santos (2018). Na presente pesquisa, partiremos dessa terceira via de entendimento para refletir sobre o processo de diferenciação no atual processo de urbanização belenense.

Com o surgimento da perspectiva crítica no pensamento geográfico, o espaço passa a ser visto como a materialização das relações humanas. Sendo a divisão do trabalho um elemento crucial para a construção dessa materialidade (Santos, 2018). A respeito disso, é oportuno pontuar que Soja (1993), ao refletir sobre a organização do espaço urbano, afirma que o processo é uma produção social bem como atua como um modelador nas relações sociais.

Assim, a diferenciação socioespacial do urbano no período atual fica condicionada, não totalmente, mas fortemente, à dimensão econômica. O capitalismo, como bem sabemos, é forjado na produção, manutenção e propagação da desigualdade. É nesse sentido que compreendemos a desigualdade socioespacial como centro explicativo das diferenciações socioespaciais produzidas contemporaneamente, sobretudo, no espaço urbano (Carlos, 2007; Sposito, 2013).

Produção e produção desigual do espaço urbano

O espaço é definido por Santos (2006, p. 39) como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Ao considerarmos esta concepção, nosso objetivo é privilegiar as interações socioespaciais que se apresentam no espaço geográfico.

Para tanto, é necessário destacar que, por muito tempo, esse conteúdo social – relações sociais – não teve muita importância nas análises espaciais. Segundo Carlos (2011), ao produzir-se, a sociedade reproduz as condições necessárias à sua própria existência. Dessa forma, “trata-se aqui de uma análise que situou a produção do espaço como condição, meio e produto da reprodução social” (Carlos, 2011, p. 50).

É imprescindível caracterizar o que é espaço urbano. Conforme Corrêa (1995), ele pode ser compreendido como um complexo mosaico de áreas com usos, formas e conteúdos sociais distintos. Ainda segundo o autor, o espaço urbano se apresenta ao mesmo tempo como fragmentado e articulado e tais formas expressam espacialmente os diversos processos sociais que ocorrem neste, sendo, portanto, um

reflexo da sociedade, pois é produzido e modelado por diversos agentes através de práticas espaciais. No tocante a isso, Corrêa (1995) os classifica da seguinte forma: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos.

Carlos (2011), por sua vez, pontua que no modelo capitalista de produção, apesar de o espaço urbano ser uma produção social, ele é apropriado historicamente de forma diferenciada, daí se desencadeia uma gama de desigualdades. Ainda no que tange à produção do espaço, compreende-se que “a produção do espaço é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (Corrêa, 2017, p.43).

Nesse processo, Carlos (2014) destaca o protagonismo de três agentes. O primeiro deles seria o Estado, o qual é dotado de domínio político e regulatório sobre este espaço, assumindo vários papéis durante o processo. O segundo agente para a autora consiste no capital (e todas as suas facetas), como um agente que desenvolve estratégias visando a sua reprodução contínua e, conseqüentemente, a acumulação. E, por fim, são considerados os sujeitos sociais menos abastados, que produzem o espaço com o objetivo principal de reprodução da vida. As muitas diferenciações socioespaciais presentes no espaço urbano derivam das práticas espaciais desses agentes.

O raciocínio que se deseja engendrar aqui é a apropriação/produção do espaço como condição, meio e produto da reprodução da sociedade. Nesses termos, o espaço urbano seria a condição para a realização da vida, meio (material) onde a vida se faz e, portanto, um produto humano. Assim, a cidade é um produto social e histórico (Carlos, 2007).

Neste ínterim, pensemos o espaço urbano como um reflexo da sociedade, logo, se temos uma sociedade dividida em classes que diferencia os seus membros a partir do lugar que ocupam tanto na produção quanto na distribuição da riqueza gerada, isso certamente se apresentará espacialmente, produzindo espaços desiguais geradores de desigualdades que incidirão em injustiças socioespaciais. No ensejo, infere-se que a diferenciação socioespacial se apresenta como pressuposto e produto (contraditório e necessário) do processo histórico de produção capitalista do espaço (Carlos, 2007).

Essa produção desigual do espaço pode ser identificada em espaços de moradia, espaços de consumo, espaços de lazer, entre outros, concebidos de forma a gerar processos de segregação ou fragmentação em função da segmentação socioespacial (Sposito, 2013). Tais processos distinguem locais diferentes para se habitar, com menos ou mais infraestrutura, ou ainda, locais diferentes para se consumir produtos, serviços e entretenimento, dependendo do poder aquisitivo.

Essas desigualdades têm base no desenvolvimento histórico da propriedade privada, no valor de troca e no valor de uso que se dá na apropriação dos lugares em diferentes escalas, assim como no desvendar dos conteúdos desses processos (Carlos, 2007).

Anotações acerca da justiça e da (in)justiça espaciais

É comum que as discussões concernentes à justiça espacial quase sempre sejam acompanhadas do direito à cidade, conceito formulado na década de 1960, pelo filósofo francês Henri Lefebvre. Posto isso, Benach (2017) alerta que este vem sendo utilizado para se referir a qualquer melhora ou concessão do sistema capitalista. A discussão que este texto propõe parte desses dois conceitos para identificar as desigualdades e, assim, analisar como essas têm rebatimentos socioespaciais.

No que tange ao direito à cidade, conceito transformador e revolucionário, propunha a constituição de outra sociedade para além do capitalismo e da sociedade de consumo. Seria um projeto utópico de sociedade, o qual teria como base a luta contra as contradições da lógica capitalista de produção do espaço (Lefebvre, 2008). O direito à cidade pressupõe o “direito de todos à moradia digna, aos meios de subsistência, à saúde, à educação, ao transporte público, à alimentação, ao trabalho, ao lazer e à informação” (Carlos, 2017, p.50).

Harvey (2004), ao analisar o conceito proposto por Lefebvre, acredita que o direito à cidade se relaciona com dois planos distintos, porém articulados, os quais seriam as demandas práticas dos movimentos sociais urbanos e a proposta filosófica que visa a utopia de realização de outra sociedade. Carlos (2017) chama atenção para a necessidade de se compreender como as classes de produção capitalistas se comportam e atuam no espaço urbano, submetendo o uso social da cidade ao valor de troca, baseado na propriedade privada.

Soja (2014), por sua vez, acredita que a reivindicação por justiça espacial seria uma forma de atualizar o conceito de direito à cidade, pautado na reivindicação de outras condições de vida na cidade, pois, a luta pela equidade no acesso à riqueza produzida na cidade é o significado prático da luta por justiça espacial.

A justiça espacial, portanto, é necessária e fundamental para minimizar as desigualdades sociais, pois como pontua Pereira & Ramallete (2007), ela é o propósito das políticas públicas territoriais. Além disso, pode ser utilizada como um instrumento na luta por condições mínimas de sobrevivência como acesso à moradia, à infraestrutura, à saúde, à educação, ao lazer e à cultura. Já o direito à cidade, como outrora mencionado, é mais amplo, já que envolve uma nova construção de sociedade, na qual a propriedade privada do solo urbano deveria ser repensada (Alves, 2017).

Por fim, a discussão acerca da (in)justiça espacial parte da produção desigual do espaço urbano, no âmbito da qual “as injustiças estão associadas à auto-organização da sociedade, socialmente estratificada e com rendimentos diferenciados, e às dinâmicas de mercado” (Pereira; Ramalhete, 2017, p.9).

O BAIRRO DA PEDREIRA NO CONTEXTO DA METRÓPOLE DE BELÉM

Belém começou a dar passos rumo à sua configuração enquanto metrópole em meados da década de 1960, tendo sua Região Metropolitana oficializada em 1974, pela Lei Complementar nº 20, fenômeno que acontecia em diversas regiões do país. Possui uma população estimada em 1.506.420 (IBGE, 2021) e hoje é uma das cidades mais importantes da Região Norte do Brasil, com um espaço metropolitano imerso em transformações e expansão.

Trindade Júnior (1998) define o processo de metropolização de Belém em dois momentos: a metrópole confinada e a metrópole dispersa. Até a década de 1960, Belém tinha essa forma urbana “confinada” com um adensamento populacional na Primeira Léguas Patrimonial, além da concentração de serviços. Nesse contexto, as áreas mais elevadas da cidade eram as mais valorizadas e ocupadas pela parcela da população com maior poder aquisitivo. Em contrapartida, as áreas mais baixas e alagadas eram ocupadas pela parte da população menos abastada. Nas décadas seguintes, a população começou um movimento de dispersão, configurando a metrópole dispersa.

A formação do bairro da Pedreira iniciou-se no início do século XIX, no contexto em que Belém vivia um crescimento econômico e populacional gerado a partir da economia da borracha. Com o adensamento populacional nos bairros da Cidade (hoje conhecido como Cidade Velha) e Campina, a população menos abastada teve que procurar as áreas mais distantes para ocupar, porém, ainda dentro dos limites do que mais tarde seria a metrópole confinada. Foi então que as áreas onde hoje se localizam os bairros do Marco, Pedreira, Sacramento, Telégrafo, Umarizal e Marambaia passaram a ser ocupadas (Cruz, 1992).

O nome do bairro da Pedreira se deve à grande quantidade de pedras que havia no local, sendo também o local onde tropas militares desembarcaram para conter manifestantes da Revolta da Cabanagem, na primeira metade do século XIX. Porém, a área também era marcada por caminhos de rio, o que conhecemos como igarapé, assim como se sobressaía a presença de diversas vacarias (Trindade Júnior, 1998).

No intuito de contribuir com a urbanização da cidade, Antônio Lemos propôs o projeto urbanístico do bairro da Pedreira e Marco (Cruz, 1992). Esse projeto, porém, não se concretizou plenamente. Foi assim que surgiram as principais vias desses bairros, a saber, Pedro Miranda, Marquês de Herval, Visconde de

Inhaúma, Duque de Caxias e 25 de Setembro. O bairro foi oficialmente instituído pela Lei nº 7.245 de 24 de janeiro de 1984 (Belém, 1984), sendo modificada pela Lei nº 7.806, de 30 de julho de 1996 (Belém, 1996).

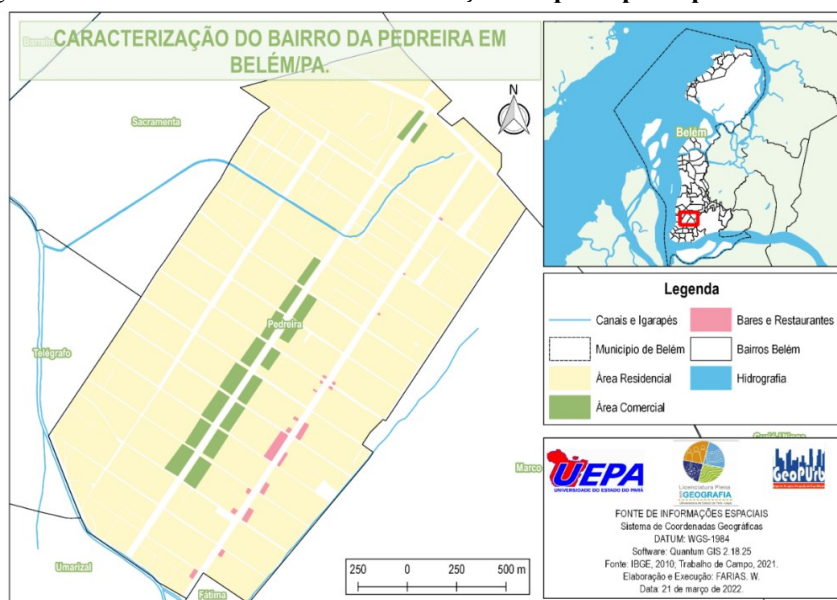
A Pedreira contém uma população de pouco mais de 69 mil pessoas (IBGE, 2010) e dispõe de uma área de aproximadamente 3,68 km² (Belém, 2012). É conhecida popularmente como “bairro do samba e do amor” e abriga o único sambódromo do município, o qual fica no “Complexo Aldeia de Cultura Amazônica Davi Miguel”, localizado na principal avenida do bairro, a Av. Pedro Miranda.

Ao passar dos anos, os mais diversos serviços, como escolas públicas e privadas, igrejas, delegacia, posto de saúde e uma feira, começaram a ser implantados no bairro, a maior parte deles na sua via principal.

É possível identificar certo planejamento no ordenamento do bairro como um todo, com os quadrantes muito bem definidos. Porém, identifica-se também no bairro a presença de inúmeras vielas, o que aponta para o que Trindade Júnior (1998) denominou como ocupação de meio de quarteirão, prática comum no processo de formação desses bairros em Belém. Ainda no ensejo, para fins de visualização, foi elaborada uma representação cartográfica que identifica no bairro áreas comerciais, localizadas na Av. Pedro Miranda, e áreas de lazer, localizadas na Av. Marquês de Herval (denominadas como bares e restaurantes) como se observa na Figura 3.

Algumas intervenções estatais merecem destaque na construção do bairro, como o início da implantação do projeto de macrodrenagem da bacia do Uma, em 1993. Obra que contribuiu para o acesso a saneamento e qualidade de vida em diversos bairros de Belém, inclusive no bairro da Pedreira. Outra, em 2000, quando foi consolidado o papel cultural do bairro na cidade, com a inauguração do Complexo Aldeia Cabana de Cultura Amazônica Davi Miguel (hoje conhecido como Complexo de Cultura Amazônica Davi Miguel), sendo o primeiro e único sambódromo do município e, portanto, palco das mais diversas programações e espetáculos carnavalescos.

Figura 3 – Bairro da Pedreira – Caracterização dos principais tipos de uso – 2022



Fonte: Elaboração própria.

Ainda referente às mudanças e reestruturações do bairro, em 2011, a Avenida Marquês de Herval foi completamente revitalizada pela Prefeitura Municipal de Belém, configurando a primeira via parque da cidade de Belém. Foram instalados, ao longo dos seus 3 km de extensão, ciclovia, academias ao ar livre e espaços de lazer para crianças.

ENTRE O COMERCIAL, O RESIDENCIAL E O PRECÁRIO: EXPRESSÕES DAS DIFERENÇAS

Quando consideramos as avenidas Pedro Miranda, Marquês de Herval e Visconde de Inhaúma, é possível identificarmos que essas são “naturalmente diferentes” e, de alguma forma, essa diferença é necessária, pois cada uma delas se apresenta de uma forma na dinâmica do bairro como veremos a seguir.

O comercial: Av. Pedro Miranda

A Avenida Pedro Miranda (Figura 4) é a via principal do bairro – e foi planejada para tal –, nela foram instalados serviços básicos como a unidade de saúde do bairro, a delegacia, escolas estaduais e o mercado municipal. Facilitando assim, a concentração de todos os outros serviços e a respectiva configuração de um subcentro. Dessa forma, a avenida possui um caráter predominantemente comercial.

Figura 4 – Bairro da Pedreira – Av. Pedro Miranda – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

No que tange à infraestrutura da via, o Morador I assim se pronunciou: "Eu considero sim que a Pedro Miranda é bem estruturada, com vias largas, iluminação pública, calçadas, claro que poderia melhorar, sempre pode, mas ela atende às necessidades básicas da população que reside e que passa por ela". Fatos que foram comprovados *in loco*.

Acerca da visão dos moradores do bairro sobre a referida avenida e seu papel no todo da Pedreira, buscou-se ter um panorama através de entrevistas, a partir das quais se gerou a seguinte nuvem de palavras (Figura 5):

Figura 5 – Nuvem de Palavras – Características da Av. Pedro Miranda – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Apesar de ser uma rua predominantemente comercial, é possível identificar algumas residências, principalmente em vielas ao longo da via, e quando o mesmo entrevistado, **Morador I**, foi questionado sobre quais os pontos positivos de morar na via, assim se pronunciou:

Bom, em relação aos pontos positivos de morar na Pedro Miranda, eu destaco a facilidade de encontrar alguns serviços e de tá localizado próximo tanto da parte mais central de Belém, tipo do Umarizal, Nazaré, etc. Quanto daquela parte mais afastada. Quer um exemplo? Gasto o mesmo tempo pra chegar na Presidente Vargas como na Augusto Montenegro, Br, etc. [...]. Além de ter tudo muito perto aqui no bairro mesmo, supermercado, lojas, hospitais, escolas e até universidade. Eu mesmo moro na frente de um supermercado, com várias paradas de ônibus, e a alguns metros da feira, isso facilita muito a minha vida.

Outra característica que se sobressaiu nas entrevistas foi o papel cultural que a Aldeia de Cultura Amazônica, localizada na Avenida, tem tanto na cidade de Belém como no bairro, conforme pontua a **Moradora J**:

Um outro ponto importante assim que eu destaco é o ponto cultural que a gente tem a Aldeia Cabana, e tinha desfiles escolares, não tem mais. Tinha os militares e também não tem mais. Mas temos o carnaval, o carnaval de Belém acontece aqui. Além de outros eventos socioculturais que eles (prefeitura) fazem aqui na Pedreira, aqui na Aldeia Cabana tem a SEJEL [...] que tem vários projetos sociais de dança, reciclagem, dança com pessoas da terceira idade. Então tem vários serviços, tu não precisa se deslocar pra outros bairros em busca desses serviços.

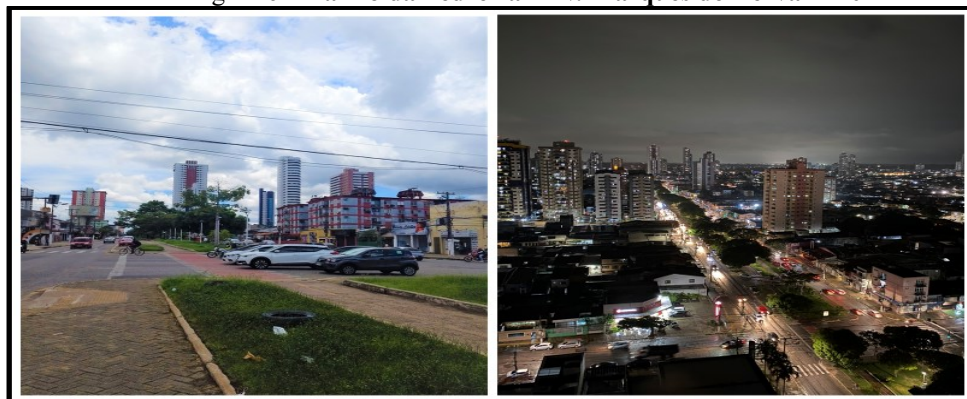
Portanto, o papel da Pedro Miranda é o da concentração de serviços, da facilidade, do comércio, além de protagonizar uma função importante na cultura popular da cidade de Belém, principalmente com as possibilidades que a Aldeia de Cultura Amazônica dispõe.

O residencial: Av. Marquês de Herval

A Avenida Marquês de Herval (Figura 6), por sua vez, durante muito tempo foi uma via que conteve um caráter majoritariamente residencial. Entretanto, após a via passar por intervenções municipais e ser transformada em uma via-parque, como mencionado anteriormente, houve um processo de valorização e verticalização no local. O que influenciou a instalação de vários serviços, como bares, restaurantes, lanchonetes, bem como a utilização da via para fins de lazer e realização de atividades físicas ao ar livre.

Em relação às mudanças decorrentes da obra na avenida, a **Moradora G** descreve: “Aqui onde eu moro, na Marquês, esse canteiro central não era assim. Depois da obra da prefeitura ficou bem mais fácil pra andar de bicicleta, fazer exercícios físicos, bem mais tranquilo. Além de que surgiram vários estabelecimentos como esses bares e restaurantes. Vejo que isso desenvolveu e valorizou a área”.

Figura 6 – Bairro da Pedreira – Av. Marquês de Herval – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

No que se refere à visão dos moradores sobre a avenida, obtida através de entrevistas, chegou-se à nuvem de palavras da Figura 7.

Figura 7 – Nuvem de Palavras – Características Av. Marquês de Herval – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

A via é predominantemente residencial e dispõe de estabelecimentos que oferecem serviços específicos como expresso na nuvem de palavras. Em relação à infraestrutura, a **Moradora H** comenta:

Ela (Av. Marquês de Herval) tem uma infraestrutura, uma boa divisão da avenida, com ciclofaixa, pista de rolamento pra veículos automotivo e calçadas. Porém não tem manutenção. Ela é sim bem iluminada, porém quando chega na ciclovia não tem iluminação. Falta resolver os pontos de drenagem na rua, falta resolver os problemas de falta de manutenção. Aparece uma rachadura ou outra que não conserta, esse tipo de manutenção.

Em suma, constata-se que apesar da ineficiente manutenção da via, por parte do Estado, ainda é possível afirmar que a Av. Marquês de Herval atende às necessidades de moradores e frequentadores que a utilizam. Assim, a avenida desempenha um papel importante tanto na dinâmica econômica do bairro, oferecendo tipos específicos de serviços noturnos e alimentícios, quanto na possibilidade de utilização da via para realização de atividades físicas, conforme pontuado em 80% das entrevistas.

O precário: Av. Visconde de Inhaúma

Paralelo a estas realidades, a Avenida Visconde de Inhaúma (Figura 8) tem como marcas a presença de um canal a céu aberto, infraestrutura de circulação urbana (calçadas) precária (e por vezes inexistente), presença de lixo, moradias precárias, além de ser uma via essencialmente residencial. Por apresentar o canal, entende-se que a avenida se localiza na parte mais baixa do bairro sendo, portanto, uma “baixada”. Em contraponto às vias anteriores, que se localizam nas áreas mais altas do bairro e não têm a precariedade como uma característica marcante.

Figura 8 – Bairro da Pedreira – Av. Visconde de Inhaúma – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Considerando a urbanização da cidade de Belém, onde as áreas mais baixas, conhecidas popularmente como baixadas, sempre foram negligenciadas, é possível entender que essa precariedade presente na Av. Visconde de Inhaúma é algo construído historicamente, como podemos identificar na fala da **Moradora A:**

“Essa área aqui era tudo alagado, o que a gente chama de igapó né. Todas as casas era de madeira, a gente andava em cima de ponte. Depois, com o tempo lá pela década de 90 foram começando a aterrar, aí veio o asfalto e o progresso. As melhorias né. Principalmente pra gente aqui da baixada... Essas mudanças foram no asfalto, algumas pessoas juntaram um dinheirinho e construíram suas casas de alvenaria e a gente percebe que o bairro evoluiu”.

Quando questionados sobre sua visão sobre a via, as seguintes características marcaram as falas dos entrevistados (Figura 9):

Figura 9 – Nuvem de Palavras – Características Av. Visconde de Inhaúma – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

A avenida em questão é considerada uma via residencial, a qual possui como características marcantes o canal, ser uma baixada, a falta de segurança e, portanto, vista pelos moradores do bairro como uma área periférica. Assim, o papel histórico desta avenida no bairro é o de abrigar a população menos abastada, onde esses moradores têm que conviver com a precariedade.

Assim, fica evidente que as vias são, naturalmente, diferentes e, de alguma forma, precisam ser, pois desempenham papéis distintos na dinâmica do bairro. Entretanto, quando essas diferenças de natureza

se transpõem para o campo das diferenças de grau (ou das desigualdades), surgem as diversas (in)justiças espaciais, que implicam sempre uma condição de superioridade ou de inferioridade do outro.

As diferenças de grau, ou as diferenciações geradoras de desigualdades socioespaciais, podem ser identificadas nas vias a partir da análise histórica de ocupação das áreas mais baixas da cidade de Belém por uma parcela específica da população. Soma-se a isso a intervenção insuficiente do Estado nesses espaços no sentido de prover a infraestrutura básica às pessoas que residem nesses espaços. Em relação a esse tratamento desigual, a **Moradora B** constata: “Eu acredito que os investimentos eles são desiguais, eu acho que a Pedro Miranda e a Marquês elas são mais valorizadas então os investimentos são maiores. Já a visconde não tem esse privilégio. Não tem tanta atenção assim como duas ruas anteriores”.

Posto isso, mediante o questionamento se as três avenidas recebem cuidados (limpeza e manutenção) e investimentos (políticas públicas) desiguais gerou-se o gráfico da Figura 10.

Figura 10 – **Bairro da Pedreira – Percepção dos moradores entrevistados acerca de cuidados desiguais nas avenidas – 2022**



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Como se observa, não se trata apenas de diferenças entre papéis exercidos no todo do bairro, ou diferenças infraestruturais e sim de desigualdades e contradições, as quais são fruto de processos históricos engendrados pelos agentes produtores do espaço urbano de Belém, que geram como produto um espaço urbano desigual e precário.

PARA ALÉM DAS DIFERENÇAS, (IN)JUSTIÇAS

Conforme exposto anteriormente, pretende-se analisar algumas variáveis presentes nas diferenciações atinentes às vias. Sendo elas (i) análise do padrão das moradias a partir da paisagem; (ii) satisfação com a assistência do Estado; (iii) situação de calçadas para circulação.

Em relação ao conceito de paisagem, adota-se a concepção de Santos (1988), na qual a paisagem é “tudo aquilo que nossa visão alcança é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível,

aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc.” (Santos, 1988, p. 61).

Nesse sentido, ao analisar a Figura 11, é possível identificar dois padrões distintos de moradia: no primeiro (A), têm-se residências “estruturadas”, nas quais é possível identificar a partir de alguns detalhes que existem acabamentos como pintura e estrutura geral do imóvel. Já no segundo (B), identificam-se residências “menos estruturadas”, nas quais esses “acabamentos” estão ausentes. Notam-se obras em andamento, certo padrão de construção no qual a parte externa da casa não recebe cimento nem pintura, em outros casos, recebe apenas o cimento. Características tais que nos fazem concluir que são habitadas por uma população menos abastada.

Figura 11 – Pedreira – Contraste da paisagem entre as avenidas do bairro – 2022



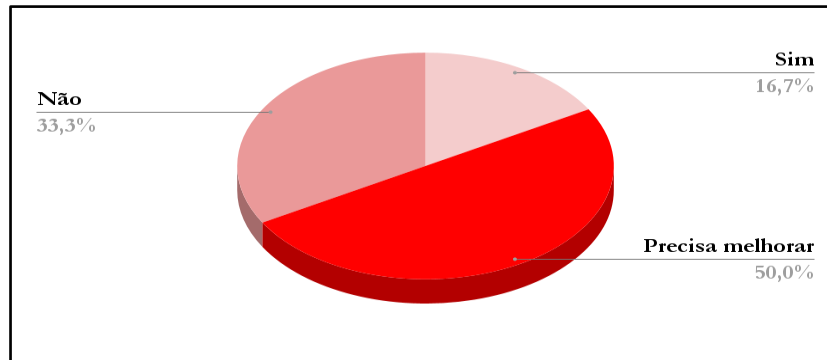
Legenda: A) Av. Marquês de Herval enquanto; B) Av. Visconde de Inhaúma.
Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

A esse respeito, Cardoso (2000) pontua que a moradia é considerada um dos elementos básicos para o “mínimo social”, um direito básico de cidadania para a sobrevivência nas cidades. E, portanto, se a produção do espaço urbano no sistema capitalista é desigual e excludente, visando à acumulação (gerada pela diferenciação do espaço urbano no que diz respeito a equipamentos, serviços e amenidades) é comum que realidades como as expostas na Figura 11 estejam presentes em várias cidades.

Outra variável analisada foi a frequência dos serviços de limpeza e manutenção nas referidas vias. A partir da consulta aos moradores chegou-se ao gráfico da Figura 12.

É necessário destacar que todos os moradores da Avenida Visconde de Inhaúma responderam “Não” a esse questionamento. As respostas “Precisa melhorar” e “Sim” foram proferidas por moradores da Av. Marquês de Herval e Av. Pedro Miranda, predominantemente. Tendo as únicas respostas sim entre moradores da Av. Pedro Miranda.

Figura 12 – Bairro da Pedreira –Existência de assistência do Estado nas vias estudadas, segundo os moradores entrevistados –2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Por fim, elencou-se como variável, a presença de calçadas, condição básica para a circulação de pedestres. A respeito disso, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu Anexo I, a calçada é “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins” (Brasil, 1997). Constata-se, assim, que a calçada é integrante da via pública, independente dos lotes em frente dos quais se instala, o que leva à conclusão de que se figura como bem público de responsabilidade dos Municípios, segundo Carvalho Filho (2010).

Para esta análise foram considerados os registros fotográficos da via e as entrevistas com os moradores acerca das condições desse equipamento urbano. Acontecendo de forma separada em cada via, conforme se segue:

a) Av. Pedro Miranda

Por ser a avenida principal do bairro, ser planejada para isso e ter maior atenção do Estado, esta avenida possui calçadas largas, com circulação relativamente boa, o que muito se relaciona com o fato de ser predominantemente comercial e, portanto, possuir fluxo intenso de pessoas (Figura 13).

Outra questão a se ressaltar é que, apesar da presença de vários ambulantes ao longo das calçadas, a mobilidade de quem passa pela Pedro Miranda não é interrompida. Acerca da situação das calçadas, o **Morador I** destaca:

Em relação à questão das calçadas eu acho que aqui na Pedro Miranda elas conseguem atender às necessidades de quem mora e principalmente quem passa por aqui todos os dias. É claro que precisa de melhorias como uma padronização talvez. Mas elas são boas sim comparadas com outras ruas do bairro.

Figura 13 – Bairro da Pedreira – Situação das calçadas na Av. Pedro Miranda – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Assim, infere-se que no que tange à disposição de calçadas com as mínimas condições de circulação, a Av. Pedro Miranda é bem estruturada e consegue atender às necessidades de quem a utiliza. Garantindo um direito básico dos cidadãos.

b) Av. Marquês de Herval

A Av. Marquês de Herval também possui uma estrutura de calçadas largas e de fácil circulação, com a presença, inclusive, de estrutura para deficientes visuais (Figura 14).

Figura 14 – Bairro da Pedreira. Situação das calçadas na Av. Marquês de Herval – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Ao ouvir o **Morador F** sobre as condições da via, temos:

A Marquês eu te digo assim que em partes ela é bem estruturada, mas não é com qualidade. Uma dessas falhas é a questão das calçadas, não tem um padrão ou uma qualidade de quando foram feitas e nem quando foi reformada a Marques [...] Mas em termos de estrutura eu diria que em maior parte ela tem uma estrutura, mas não é com uma certa qualidade que a população gostaria de ter.

Vemos que, mais uma vez, a questão da padronização é destaque na fala do morador, entretanto, apesar de possuir pontos a melhorar na infraestrutura, a Av. Marquês de Herval possui calçadas que atendem de forma satisfatória quem precisa passar por ela.

c) Av. Visconde de Inhaúma

Na Av. Visconde de Inhaúma a realidade é bem diferente do que foi apresentado anteriormente, pois esta via possui calçadas estreitas e de difícil circulação, em alguns trechos da via, é inexistente (Figura 15). A fala do **Morador D** descreve a realidade:

E as calçadas, por exemplo, é um problema antigo, quando passou o asfalto eles fizeram, mas depois não teve manutenção e elas foram quebrando, hoje basicamente não tem. A gente anda pelo meio da pista, junto com os carros. Isso dificulta pra os idosos se locomoverem, as crianças, os cadeirantes. Elas estão todas quebradas, pode ver.

Figura 15 – Bairro da Pedreira – Situação das calçadas na Av. Visconde de Inhaúma – 2022



Fonte: Trabalho de Campo, 2022.

Presença de lixo, usos indevidos e falta de manutenção marcam a realidade das calçadas da Av. Visconde de Inhaúma. Dessa forma, em relação às três vias, a Av. Visconde é inevitavelmente a que possui a pior condição no que se refere às calçadas, é onde se tem menos investimentos para melhoria da estrutura já existente. Essa condição fere um dos direitos básicos dos moradores locais e de quem precisa transitar pela avenida, que é o de ir e vir em condições mínimas de segurança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço metropolitano de Belém tem entre suas principais características a desigualdade e a precariedade. E elas são geradoras das mais diversas (in)justiças espaciais. São, além de uma consequência da produção capitalista do espaço urbano, necessárias à manutenção do processo de reprodução da sociedade capitalista. O bairro analisado está inserido nessa dinâmica e, portanto, as diferenciações espaciais e desigualdades estão presentes em suas vias e adjacências, refletindo no bairro como um todo.

A presente análise parte das diferenças naturais como o relevo, pois a área de estudo possui uma “baixada” com a presença de um canal de drenagem urbana a céu aberto e por isso deveria receber maior atenção por parte do Estado. Outra diferença é inerente aos papéis que cada via desempenha no todo do bairro, sendo uma das vias comerciais; a outra residencial/comercial valorizada e que oferece serviços específicos; e a última, predominantemente residencial.

A partir dessas diferenças, é possível identificar as diversas desigualdades inerentes ao contexto histórico de produção capitalista do espaço metropolitano de Belém, juntamente com os investimentos e atuação desiguais do Estado nessas vias, reforçando o cenário que para além de diferente é, sobretudo, desigual.

De um lado, no mesmo bairro, você tem duas avenidas bem estruturadas, que apesar de precisarem de manutenção conseguem suprir as necessidades de quem por ali trafega, e, por outro lado, uma avenida definida como área periférica e que, portanto, não oferece essa condição mínima. Essas (in)justiças se materializam no espaço e na paisagem criando contrastes.

Portanto, partindo do direito ao bem-estar comum e de acesso equânime aos equipamentos urbanos de uso coletivo, a realidade identificada a partir da análise da paisagem, onde as desigualdades são marcas; dos investimentos desiguais do Estado nas vias no que tange a serviços de implementação de infraestrutura básica, manutenção, limpeza e segurança pública e; da situação das calçadas presentes nas vias, equipamento urbano de uso coletivo básico, revela diversas (in)justiças espaciais. Os processos identificados nesta pesquisa são alguns dos responsáveis pela complexificação do espaço metropolitano de Belém, bem como os estão entre os responsáveis pela manutenção e dispersão de uma urbanização precária.

REFERÊNCIAS

- ALVES, G. Privação, justiça espacial e direito a cidade. In: CARLOS, A. F. A; ALVES, G; PADUA, R. F. de. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p.167-178.
- BARROS, J. D. A. Igualdade e diferença: uma discussão conceitual mediada pelo contraponto das desigualdades. Rio de Janeiro: **Revista Brasileira de Educação**, v. 23, 2018, p. 1-25. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbedu/a/djdgg7bsmyr5RGvFTcY37dv/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 10 fev. 2022.
- BELÉM (PA). Lei Municipal 7.245/1984. Delimita as áreas que compõem os Bairros de Belém e dá outras providências. Belém: Prefeitura Municipal de Belém, 2023. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/590403/lei-7245-84>. Acesso em: 1 set. 2023.
- BELÉM (PA). Lei Municipal 7.806/1996. Delimita as áreas que compõem os Bairros de Belém e dá outras providências. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru, 2018. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/segep/download/coletanea/PDF/n_urban_p/bairros.pdf. Acesso em: 1 set. 2023.
- BELÉM (PA). **Anuário Estatístico do Município de Belém**, v. 16, 2011 – Belém: Secretaria Municipal de Coordenação Geral do Planejamento e Gestão, 2012. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/segep/site/?p=3986>. Acesso em: 03 jan. 2022
- BENACH, N. Da desigualdade social à justiça espacial. In: CARLOS, A. F. A; ALVES, G; PADUA, R. F. de. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p.15-31.
- BERGSON, H. **O pensamento e o movente**: ensaios e conferências. Tradução: Bento Prado Neto. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 12 fev. 2022.
- CARDOSO, A. L. **Desigualdades Urbanas e Políticas Habitacionais**. Rio de Janeiro: FASE, 2000.
- CARLOS, A. F. A. Diferenciação Socioespacial. **Cidades**, v.4, p. 45-60, 2007. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12794>. Acesso em: 12 mar. 2022.
- CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CARLOS, A. F. A. “Da organização” à “Produção” do espaço: no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Org). **A Produção do Espaço Urbano**: agentes, escalas e processos. São Paulo: Contexto, 2014.
- CARLOS, A. F. A. A privação do urbano e o “direito à cidade” em Henri Lefebvre. In: CARLOS, A. F. A; ALVES, G; PADUA, R. F. de. (Org). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p.33-62.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, R. L. Diferenciação Socio-espacial: escala e práticas espaciais. **Cidades**, v.4, p. 61-72, 2007. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12795>. Acesso em: 12 mar. 2022.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A; G. P. In: CARLOS, A. F. A; ALVES, G; PADUA, R. F. de. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017, p.167-178.

CRUZ, E. **Ruas de Belém**: significado histórico de suas denominações. Belém: SEJUP, 1992.

CARVALHO FILHO, J. dos S. **Manual de direito administrativo**. 23 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010. p. 1243.

DIFERENÇA. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto, 7Graus, 2023. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/diferenca/>. Acesso em: 01 set. 2023.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2016.
HAESBAERT, R. Região e regionalização num mundo des-territorializado. In: FELDMAN, S; FERNANDES, A. **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo**: mutações, tensões, desafios. Salvador: EDUFBA, 2007.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2004.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico. 2010**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=10503&t=resultados>. Acesso em: 15 ago. 2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/belem.html>. Acesso em: 17 jan. 2022.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008.

PEREIRA, M.; RAMALHETE, F. Planeamento e conflitos territoriais: uma leitura na ótica da (in)justiça espacial. *Revista Portuguesa de Geografia. Finisterra*. Vol. 52, n.º 104, 2017. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/6972>. Acesso em: 03 jan. 2022.

PRODANOV, C.; FREITAS, E. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2 ed. Novo Hamburgo - Rio Grande do Sul - Brasil: Universidade FEEVALE, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/institucional/editora-feevale/metodologia-do-trabalho-cientifico---2-edicao>. Acesso em: 20 abr. 2022.

RIBEIRO, W. O. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará**: particularidades regionais e diferença de Bragança, Capanema e Castanhal. 356p. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/150578>. Acesso em: 12 out. 2019.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp. 2006.

SANTOS, O. A. A. Diferenciação espacial: contribuição ao estudo de processos na cidade contemporânea. Rio de Janeiro: **Geo UERJ**, n. 33, p.1-21. 2018. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/25085>. Acesso em: 04 jan. 2022.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOJA, E. W. **En busca de la justicia espacial**. Valencia: Tirant Humanidades, 2014.

SPOSITO, M, E. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; SILVANA, M. P. (Orgs). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-93.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. da. **A cidade dispersa**: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. 395p. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH/USP, São Paulo. 1998.