



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input checked="" type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Modificações recentes na configuração da periferia de Belém do Pará e suas consequências para mobilidade urbana

Recent changes on the configuration of the periphery of Belem, PA and its consequences for the urban mobility

Cambios recientes en la configuracion de la periferia de Belém, PA y SUS consecuencias para la movilidad urbana

LIMA, José Júlio (1);

SILVA, Raul Ventura (2);

CRUZ, Camilla Cristina da Costa Santos (3)

(1) Professor Doutor, Universidade Federal do Pará, UFPA, PPGAU, Belém, PA, Brasil; email: jjlima@ufpa.br

(2) Doutorando, UNICAMP, Campinas, SP, Brasil; email: neto@r2arquitetura.com

(3) Arquiteta, Brasil; email: camilasantoscruz@yahoo.com.br

Modificações recentes na configuração da periferia de Belém do Pará e suas consequências para mobilidade urbana

Recent changes on the configuration of the periphery of Belem, PA and its consequences for the urban mobility

Cambios recientes en la configuracion de la periferia de Belém, PA y SUS consecuencias para la movilidad urbana

RESUMO

Análise das modificações recentes na configuração da periferia ao longo da Rodovia Augusto Montenegro em Belém, local de atração do capital imobiliário a partir das ações de políticas anticíclicas visando reverter e mitigar os efeitos da crise econômica de 2008. A “Nova Belém” como a mídia passou a chamar representa uma nova fronteira para o capital financeiro. Ao analisar produção de localização, procede-se a análise de padrões de acessibilidade e mobilidade urbana utilizando-se da sintaxe espacial. Os resultados mostram a inexistência integração entre os assentamentos marcada pela descontinuidade e segregação de usos e a dependência do automóvel. O quadro que se configura é pouco promissor para a apropriação social da área, mas ao mesmo tempo, se mostra capaz de abrigar as intenções do mercado por uma cidade menos inclusiva e mais dependente do capital.

PALAVRAS-CHAVE: assentamentos periféricos, mobilidade urbana, sintaxe espacial, Belém

ABSTRACT

Analysis of recent changes in the configuration of the periphery along Augusto Montenegro Road in Belém, a site that has been attracting real estate capital since anti cyclical policies have been set up against the effects of the 2008 economic crises. “New Belém” as has been called by advertisement represents a new frontier for the financial capital. Analyzing the production of location, there is an assessment of accessibility and urban mobility with space syntax. The results show the lack of integration among settlements characterized by discontinuity and land use segregation and car dependency. The configuration is not aimed at encouraging social appropriation, and at the same time, is able to provide space for the market intentions leading for a less inclusive but dependent of capital.

KEY-WORDS: peripheral settlements, urban mobility, space syntax, Belém

RESUMEN

El análisis de los recientes cambios en la configuración de la periferia a lo largo de la carretera Augusto Montenegro, en Belém, el lugar de atracción de capital inmobiliario de las acciones de las políticas anticíclicas orientadas a revertir y mitigar los efectos de la crisis económica de 2008. La “Nueva Belén”, como los medios de comunicación empezaron a llamar representa una nueva frontera para el capital financiero. Mediante el análisis de localización de la producción, se procede al análisis de las pautas de accesibilidad urbana y movilidad utilizando la sintaxis del espacio. Los resultados muestran que no hay integración entre los asentamientos marcados por la discontinuidad y la segregación de usos y la dependencia del automóvil. La mesa está configurado está poco prometedor para la apropiación social de la zona, pero al mismo tiempo, se muestra capaz de albergar intenciones en el mercado para un menos inclusivo y más dependiente de la ciudad capital.

PALABRAS-CLAVE: asentamientos periféricos, la movilidad urbana, la sintaxis del espacio, Belém

1 INTRODUÇÃO

A expansão urbana das cidades brasileiras é estudada como parte do processo de periferização e da ocorrência de políticas públicas de habitação em confronto com os interesses imobiliários que provocam a mudança de terra rural em urbana. Embora existam referências sobre os efeitos dos conjuntos habitacionais construídos a partir dos anos 1970 pelo Banco Nacional de Habitação, há poucas referências que associem o padrão de acessibilidade na forma urbana dessas periferias no momento em que os antigos conjuntos habitacionais, mais recentemente se tornaram parte do mosaico periférico composto por outras tipologias habitacionais, tais como condomínios de luxo, condomínios de classe média e as novas iniciativas promovidas pelo programa Minha Casa Minha Vida. Não necessariamente pelos conjuntos implantados visando atender ao segmento econômico, representado inicialmente para famílias com rendimento de zero a três salários mínimos, mas para segmentos de renda mais alto por meio de subsídios para atendimento via mercado. Neste trabalho são examinados alguns efeitos da inserção dessas tipologias no que se refere a acessibilidade na forma urbana.

A construção de tipologias habitacionais tem aumentado o efeito negativo e acumulativo da diminuição de mobilidade nas cidades brasileiras. Acredita-se que o padrão de expansão periférico observado em Belém do Pará é em parte resultado dos esforços advindos das políticas macroeconômicas de mitigação de efeitos da crise mundial de 2008. As cidades se tornaram o foco de políticas econômicas visando garantir ganhos produtivos por meio do fornecimento de subsídios para as famílias aplicados ao aquecimento indústria da construção civil.

Entretanto, o caráter anticíclico dessas políticas vem contribuindo para que, em escala nacional, a produção de unidades habitacionais ocorra desvinculada de políticas de ordenamento territorial, desenho urbano, que estavam em vias de elaboração pelo governo federal antes do estouro da crise financeira de 2008 (FIX, 2011). No caso da área de expansão de Belém, onde vem ocorrendo a maior parte da produção habitacional recente chamada pelo setor imobiliário de “Nova Belém”.

Assim, o descompasso entre política habitacional e planejamento urbano resulta na consolidação de um modelo de expansão urbana periférico onde a ingerência do setor público sobre o setor privado a nível local e a parceria entre o setor público e o setor privado em escala nacional são responsáveis pela diminuição na capacidade de mobilidade e que em seus aspectos mais abrangentes afetam a compacidade da forma urbana e o aumento da segregação sócio-espacial.

Mesmo se tratando da principal capital e uma das cidades mais antigas da Amazônia Brasileira, Belém até final dos anos de 1960 do século XX ainda contava com uma malha urbana que pouco se diferenciava da que fora construída na virada do século XIX para o século XX. Durante os anos de 1850 e 1912 Belém sediava as principais casas de exportação do látex amazônico, matéria-prima fundamental para a segunda revolução industrial que se encontrava em curso em países como: EUA, Inglaterra, Alemanha e França. Na sua quase totalidade, a malha urbana existente havia sido executada pelo setor público, circunscrevendo-se à Primeira Léguas Patrimonial da cidade, parcela de terra doada à intendência municipal pela Coroa Portuguesa no século XVII. O fato do poder público ser o principal proprietário da terra urbana em Belém auxilia na implantação de um Plano de alinhamento para a expansão da malha urbana da cidade. Duarte (1997) sugere que há um alinhamento teórico aos preceitos instituídos por Cerda para o Plano Urbanístico de Barcelona o que, por sua vez, assegura uma

configuração densa e compacta do centro, pois permite uma utilização mais efetiva da infraestrutura disponível ao interconectar os diferentes subcentros, oferecendo mobilidade aos diversos grupos sociais.

De forma distinta à da Primeira Léngua Patrimonial, o poder público não foi capaz de projetar um plano de alinhamento para a área de expansão da cidade que permitisse uma boa integração com a malha existente. Ao que tudo indica, a condição de não proprietário da terra inviabiliza que o poder público amplie o desenho da malha existente para a área de expansão da cidade. Com isso, os contínuos parcelamentos das antigas fazendas que compunham a região ocorrem dissociados de qualquer forma de ordenamento territorial pelo poder público, o que estimula que seu objetivo seja assegurar os maiores valores de troca possíveis para os novos lotes.

A arbitrariedade contida nas ações de parcelamento dessas terras se encontra com raízes coloniais que são próprias da formação econômica e social do Brasil: concentração fundiária nas mãos de elites locais combinada com superexploração da força de trabalho no campo e na cidade. Esse modelo de capitalismo periférico tem como traço fundamental no espaço urbano, a ingerência – ou anuência – do Estado sobre práticas de retenção especulativa da terra pela classe proprietária local, o que, ao fim e ao cabo, resulta numa forma urbana aparentemente caótica do ponto de vista do desenho urbano, mas absolutamente funcional para reprodução do capital desses grupos (Oliveira, 2003).

Referenciais teóricos mais abrangentes servem para iluminar de que modo agentes locais influem sobre qualidade do desenho urbano, já que alguns elementos ligados à lógica geral do capital, analisado em detalhes por David Harvey (1992) em *Limits to Capital*, estão presentes nas dinâmicas de transformação rural-urbana em Belém. Nesse trabalho Harvey levanta a hipótese que, longe de ocuparem um papel passivo (parasitário) no capitalismo contemporâneo, a classe proprietária é na verdade um agente ativo com poder de controle sobre o desenho da cidade, em busca de ampliar diferenciais de renda da terra a seu favor. Da mesma forma, Molotch e Logan (1987) quando apresentam a Teoria da Cidade como Máquina de Crescimento trazem discussões pioneiras a respeito da existência de uma economia política do lugar. Em síntese, os autores apontam para necessidade de se observar a cidade como um campo de disputa entre grupos locais, mobilizados na forma de coalizões interessadas em manipular a seu favor, ou o valor de uso ou o valor de troca de áreas específicas da cidade. De forma mais empírica, Mike Davis (2009), no seu clássico trabalho *Cidade de Quartzo*, demonstra como o desenho urbano da cidade de Los Angeles e arredores é fruto de coalizões urbanas articuladas ao longo do século XX, cujo objetivo era o de atuar em áreas de interesse da classe proprietária local.

Pelo que parece, o papel ativo das coalizões urbanas em Belém – geralmente estruturadas entre proprietário de terras, incorporadores e o poder público – está na capacidade de combinar: i) a mobilização e direcionamento de fundos públicos para a construção de infraestrutura urbana em áreas que lhes são de interesse, através de instituições públicas locais; ii) assegurar politicamente, através do legislativo municipal, a implementação de propostas de ordenamento territorial e de controle sobre a especulação fundiária, mantendo “intocável” a propriedade fundiária urbana.

Contudo, mesmo ocupando um papel ativo, o que se nota é que, na área de expansão de Belém, o poder de transformação dessas coalizações locais sobre o padrão de mobilidade é limitado. Isso se deve ao próprio padrão periférico da economia urbana da cidade, onde o

circuito imobiliário local acaba sendo fortemente dependente de sistemas/linhas de crédito e programas habitacionais estruturados pelo governo federal. Assim, a transformação em padrões de mobilidade nas áreas de expansão de Belém tem dependido da ocorrência de ciclos de atividades imobiliárias de mercado impulsionadas por externalidades (programas de habitação, sistemas de crédito, etc.). Quando fatores externos como estes se encontram na escala local com coalizões urbanas já estruturadas, a tendência é a diminuição dos padrões de mobilidade urbana, já que a capacidade dos grupos locais em se apropriarem de parte dos ganhos do ciclo imobiliário em curso depende da retenção de grandes glebas na área de expansão da cidade.

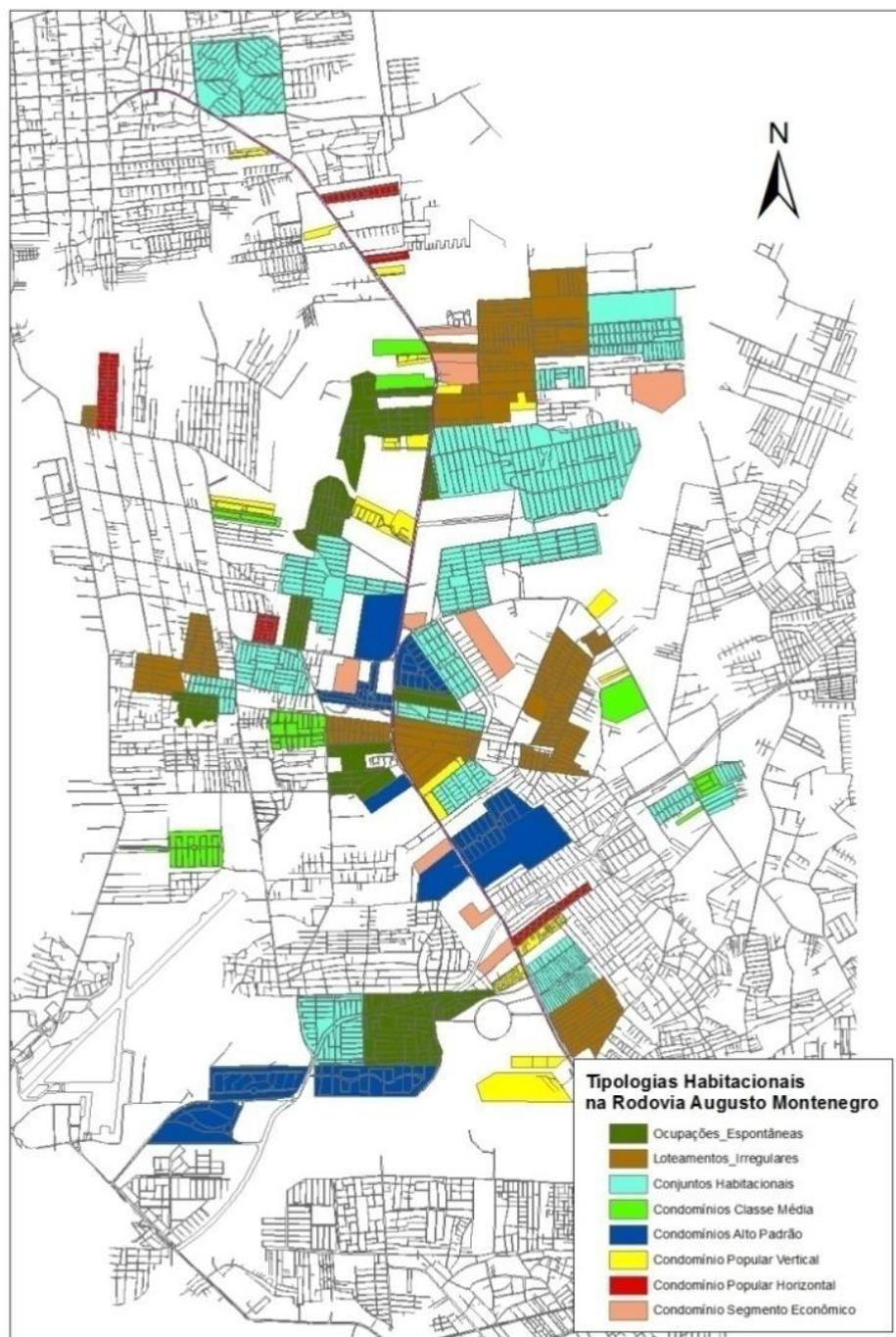
2 LOCALIZAÇÃO E CONFIGURAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS HABITACIONAIS AO LONGO DA RODOVIA AUGUSTO MONTENEGRO

O desenho urbano da área de expansão de Belém foi parcialmente definido pela morfologia originária dos conjuntos habitacionais construídos durante os anos 1970 e 1980 e a transformação de terra rural em urbana. Em grande medida, a utilização de rodovias como via urbana funciona como articulador da malha urbana. Tais inserções são parte da expansão urbana, iniciada na década de 1980 com ocupações informais em áreas públicas e privadas. Recentemente, grandes equipamentos comerciais, tais como shopping center, Universidade e supermercado têm sido também atraídos pela perspectiva da área ser ocupada por uma população com maior capacidade econômica.

A malha urbana dos bairros localizados ao longo da Rodovia Augusto Montenegro são desconectados devido a falta de uma rede viária contínua. Grandes terrenos com usos tais como clubes e usos institucionais e terrenos vazios também contribuem para um padrão de ocupação fragmentado. O que é reforçado pela existência de barreiras físicas, vias longas sem conexões (ver sintático) que são interrompidas pelas barreiras representadas pelos condomínios e propriedades cercadas, comprometendo os fluxos e restringindo o contato social.

A multiplicidade de tipologias presentes na área, como condomínios fechados, conjuntos habitacionais abertos, loteamentos irregulares, ocupações espontâneas, impede a continuidade do tecido urbano em decorrência do caráter autosssegregado que algumas dessas tipologias apresentam. A presença de condomínios fechados e assentamentos informais acompanham variações nos níveis de mobilidade no espaço, que acabou por privilegiar condomínios, uma vez que os mesmos estão localizados com acesso direto a rodovia. Devido ao uso de grandes glebas ainda disponíveis ao longo da rodovia ocorreu a formação de uma barreira física e o isolamento do corredor de circulação impedindo as áreas adjacentes de serem conectadas. A figura 1 apresenta a localização dos empreendimentos habitacionais presentes no entorno da Rod. Augusto Montenegro.

Figura 1. Localização dos empreendimentos habitacionais no entorno da Rod. Augusto Montenegro.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de CODEM (2000)

A área de maior concentração de investimentos imobiliários observada ao longo da rodovia localiza-se no bairro do Parque Verde, o qual já abrigava condomínios fechados mais antigos, como o Greenville I e Cidade jardim I, o que possivelmente contribuiu para a caracterização desta porção urbana enquanto área propícia ao estabelecimento de empreendimentos de alto padrão. Observou-se após 2005 a implantação de outros quatro condomínios voltados a população de alta renda, além de condomínios do segmento econômico, ainda no bairro do

Parque Verde, reforçando sua condição como bairro mais valorizado na área de expansão da rodovia Augusto Montenegro.

Com a instalação de condomínios de alto padrão na área da rodovia Augusto Montenegro, foram atraídos também empreendimentos comerciais e de serviços de alto nível a fim de atender às demandas do novo perfil de consumidores que passou a existir na região, exigindo comodidades semelhantes às encontradas na área central da cidade. A figura 2 mostra um folder de lançamento imobiliário com destaque para os serviços e equipamentos na área, entre os quais estão supermercados de grande porte, um shopping center, restaurantes, escolas, uma faculdade, bancos, farmácias, casas de show e clubes recreativos, constituindo uma grande variedade de usos do solo que contribui, ao lado da acessibilidade viária e da disponibilidade de transportes para a consolidação deste espaço como uma nova centralidade urbana, que passa a disputar investimentos com o centro tradicional de Belém (GUIMARÃES, 2013).

Figura 2. Folder promocional de um lançamento imobiliário na área da Rodovia Augusto Montenegro.



Fonte: Construtora CYRELLA.

A disponibilidade de tais serviços passa a constituir um atrativo para a instalação de novos empreendimentos habitacionais, num ciclo contínuo que tende a reforçar o caráter de centralidade da rodovia Augusto Montenegro, embora a população dos assentamentos

tradicionais locais não tenha pleno usufruto desta oferta de comércio e serviços uma vez que estes empreendimentos são voltados a população de alta renda.

3 APLICANDO A SINTAXE ESPACIAL PARA AVALIAR ACESSIBILIDADE

Para saber mais detalhadamente como a forma urbana da cidade está relacionada com as diferenças de localização, a acessibilidade aqui é considerada derivada da configuração da cidade e do sistema de transporte público. A sintaxe espacial propõe-se “desenvolver uma compreensão teórica de como o espaço funciona, e sua estratégia é combinar descrições formais computadorizadas de padrões espaciais com observações empíricas de como eles são usados, fazendo a ligação entre as duas com estatísticas simples” (Hillier e Hanson, 1998:108).

Hillier e Hanson defendem que ‘diferentes atividades humanas têm sua própria “geometria natural” (Hillier e Hanson, 1984). As medidas que a sintaxe espacial descreve a relação entre as atividades humanas e o espaço urbano a partir de ‘propriedades configuracionais extrínsecas de conexão’ (conectividade), ‘posição em campos visuais’ (a base para traçar linhas axiais), e as relações topológicas com todos os outros espaços em um sistema, inclusive remotos’ (integração local e global), Os princípios da sintaxe espacial não consideram as propriedades ‘intrínsecas’ dos espaços, tais como forma, tamanho e textura’ (ibid.); assim, os espaços apresentam um ‘sistema fortemente relacional’. Os mesmos autores argumentam que ‘as inter-relações entre elementos são mais importantes que as propriedades dos espaços individuais para a estrutura e o funcionamento do sistema’ (ibid.:109). A sintaxe espacial busca compreender padrões de movimento em espaços urbanos.

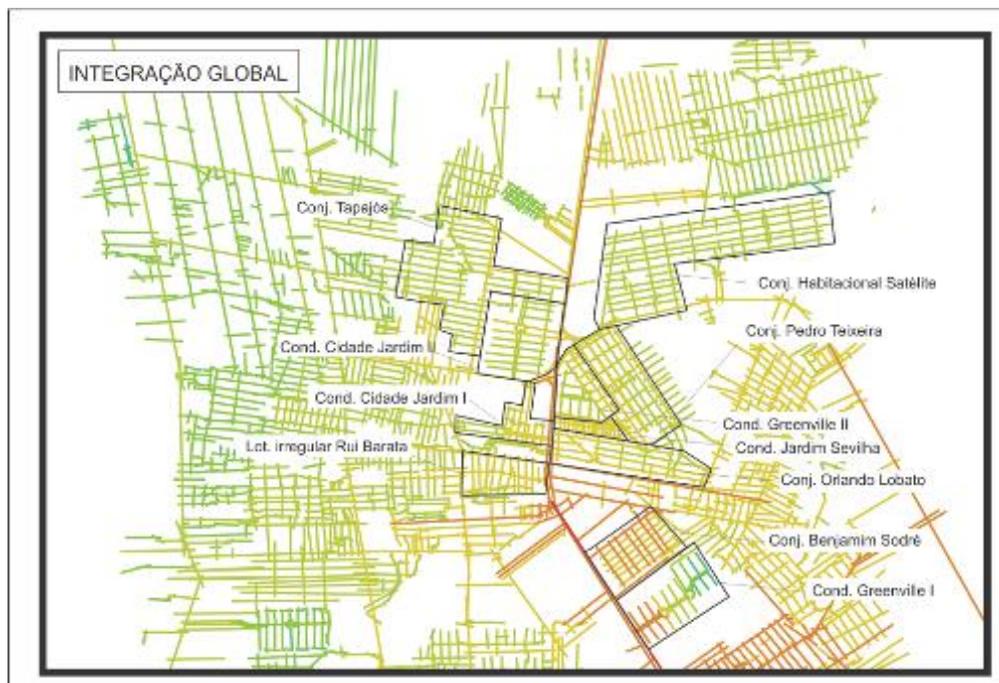
Na sintaxe espacial o espaço urbano é representado por mapas axiais. Um mapa axial é definido pelo menor segmento da mais longa linha reta que cobre o sistema de espaços públicos de uma área urbana. Mapas axiais para o estudo de áreas são baseados em material cartográfico e também em dados numéricos de natureza variada, tais como valores de aluguéis (Desyllas, 1997), dados históricos sobre a população de guetos urbanos (Vaughan, 1997) e da observação do uso do espaço urbano por pedestres (Campos, 1997). A sintaxe espacial usa uma série de medidas para quantificar e interpretar os aspectos do espaço urbano.

Para a sintaxe espacial a cidade é uma ‘economia de movimento’ (Hillier,1996), e que, ‘à medida em que o espaço urbano se desenvolve, ele influencia o movimento através de sua estrutura’ (Hillier e Hanson, 1998:109). A teoria e as medições da sintaxe espacial são empregadas nessa pesquisa para fornecer índices de acessibilidade dependendo da configuração da cidade. A principal diferença é que as medidas de acessibilidade em estudos de transporte são baseadas no que se deseja em termos de origem-destino de um ponto a outro isoladamente do restante do sistema espacial, enquanto os métodos da sintaxe espacial questionam a natureza geométrica do sistema espacial global.

A acessibilidade de um espaço a outros é medida pela sintaxe espacial como função de sua centralidade. Cada uma das linhas axiais indica no nível local – e relativamente a suas ligações que se cruzam, no nível global – sua centralidade para com todas as outras linhas do mapa axial da cidade, e sua centralidade com respeito à textura urbana em torno da área de estudo. O principal articulador no sistema composto pelos bairros em estudo é a Rodovia Augusto Montenegro é o principal acesso dos bairros estudados em escala global e local à região metropolitana, ligando toda a área ao núcleo integrador da RMB, ponto de convergência das principais vias estruturadoras do espaço metropolitana. Para a análise do espaço da Rod.

Augusto Montenegro foi empregado um recorte do mapa axial da RMB para os bairros em estudo (Figuras 3, 4 e 6).

Figura 3 Recorte do mapa de integração global referente a assentamentos localizados na Rodovia Augusto Montenegro

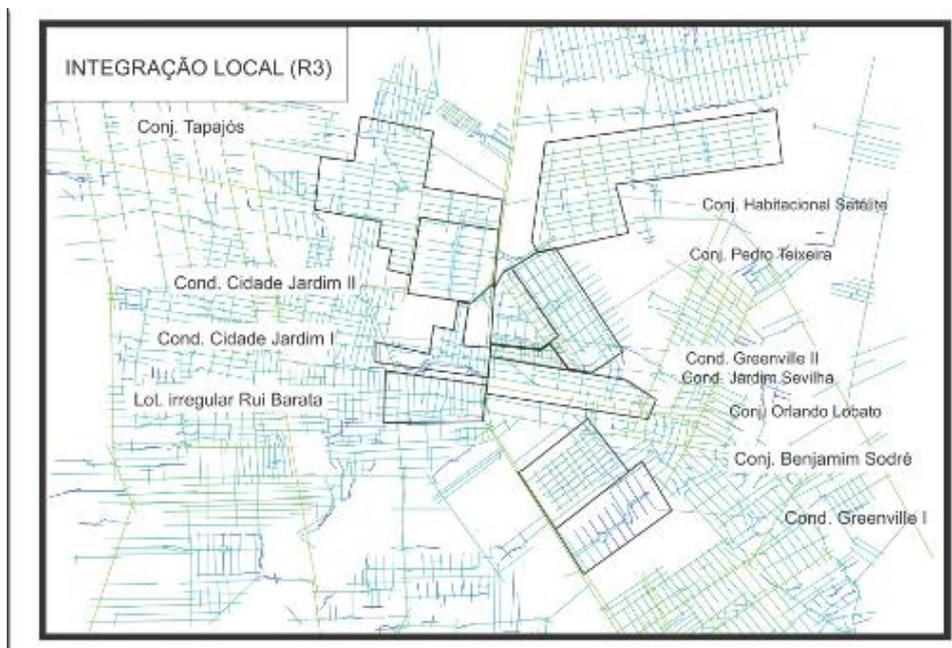


Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de Guimarães (2013)

A integração local caracteriza as propriedades dos arranjos espaciais em relação ao potencial de acessibilidade em termos de mais oportunidades para a apropriação pelo pedestre. Observou-se a ocorrência de valores baixos, havendo, em alguns casos grande disparidade entre os valores, como nos bairros do Parque Verde, Mangueirão e Benguí. No caso do bairro do Parque Verde pode-se encontrar correspondência entre seus baixos níveis de integração local e a presença de grande número de condomínios fechados impedindo a conexão com os assentamentos do entorno. No bairro do Mangueirão o fato pode ser justificado pela presença de elementos que não se conectam, como grandes áreas verdes, assentamentos isolados entre si, havendo ainda alguns condomínios fechados populares e um de alto padrão.

Os bairros do Tenoné e Parque Guajará apresentaram os menores índices médios de conectividade, provavelmente pelo fato de ainda apresentarem grandes áreas verdes, com assentamentos isolados entre si. No bairro do Benguí o inverso ocorre, o valor médio de integração local é superior ao de integração global, o que pode ser explicado pela presença da Rua do Yamada, via com alto valor de integração global localizada a Oeste do bairro, que polariza o seu acesso e constitui uma importante ligação aos assentamentos mais internos, enquanto que a Rod. Augusto Montenegro representa opção de ligação com toda a RMB.

Figura 4. Recorte do mapa de integração local referente a assentamentos localizados na Rodovia Augusto Montenegro

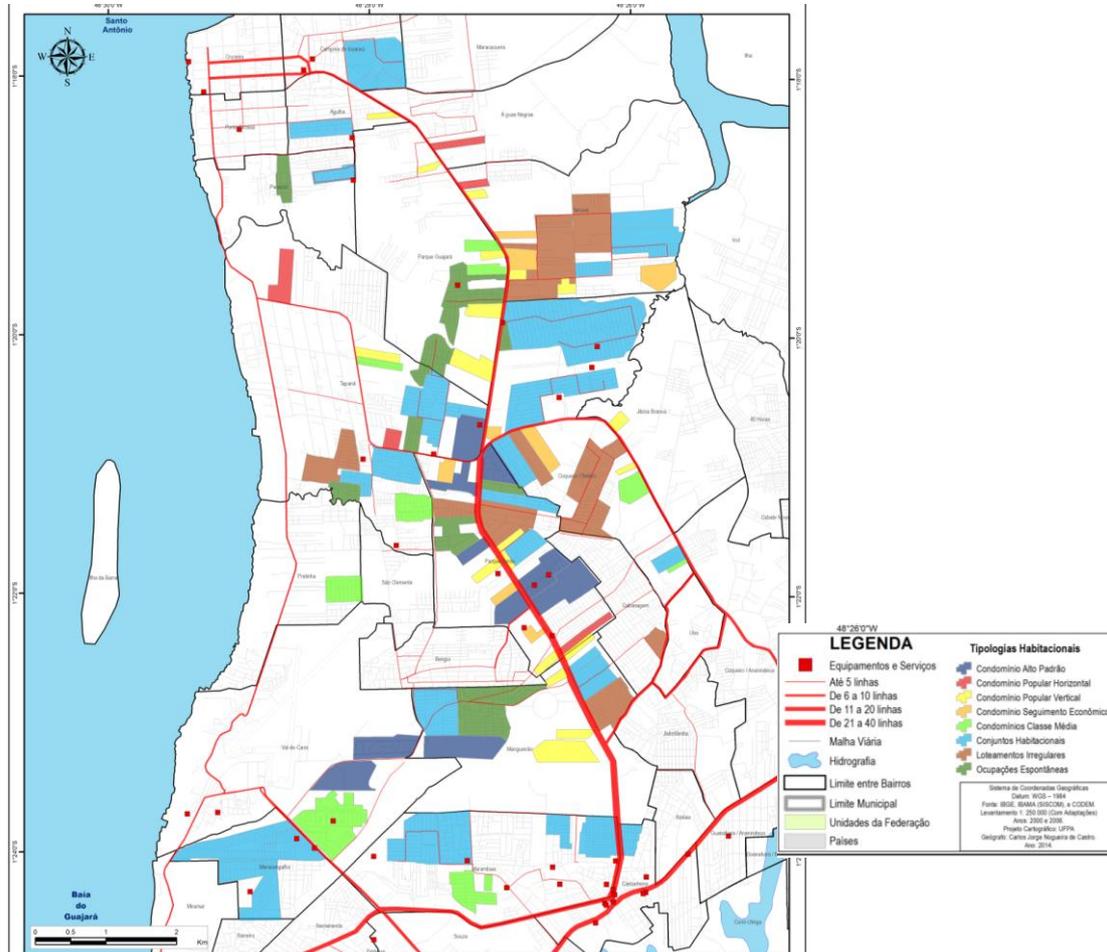


Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de Guimarães (2013)

A constante interrupção da malha viária por barreiras como condomínios fechados, áreas institucionais, ou grandes terrenos a espera de valorização, permite apenas aos assentamentos lindeiros à rodovia, maior usufruto das vantagens do seu potencial de integração, enquanto que os assentamentos localizados em áreas mais internas dos bairros dependem de poucas vias de ligação com o eixo principal.

Sugere-se ainda que o transporte público tenha um papel fundamental na acessibilidade para os menos favorecidos em Belém. Embora os ônibus sejam operados por empresas privadas, as linhas de ônibus são licenciadas e o preço da passagem é subsidiado pelo governo local. A influência da forma urbana sobre a rede viária de ônibus é evidente na figura abaixo.

Figura 5. Linhas de ônibus nos bairros lindeiros a Rodovia Augusto Montenegro

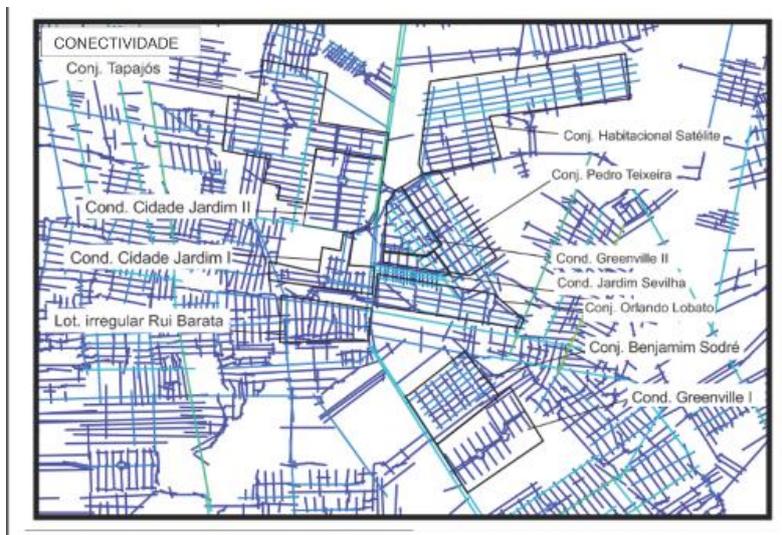


Fonte: Companhia de Transportes de Belém, 2010.

A eficiência das linhas de ônibus em prover um serviço adequado depende das rotas, preço da passagem, frequência e conforto dos veículos. Problemas no transporte público surgem do gerenciamento do preço das passagens e das rotas. As rotas e o número de veículos em cada rota fornecem medidas quantificáveis para um julgamento de quão bem as diferentes partes da cidade são servidas pela operação do transporte público. A extensão de cada rota e as possibilidades que ela pode ou não prover de facilidade de acesso às diferentes partes da cidade tiram partido dos espaços identificados como de maior potencial para o movimento na escala global do sistema.

O mapa de conectividade, medida sintática que expressa a quantidade de cruzamentos existentes numa linha axial, revela valores baixos para todos os assentamentos observados no recorte, comprovando o quadro de fragmentação da área, apontado por meio dos demais índices. As cores em tons de azul em todo o recorte observado, demonstram que a baixa conectividade é uma característica recorrente nos diversos tipos de assentamentos, desde os populares até os de alto padrão, sendo que as linhas mais extensas são as que possuem maiores índices de conectividade.

Figura 6. Recorte do mapa de conectividade referente assentamentos localizados na Rodovia Augusto Montenegro



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de Guimarães (2013)

A importância da rodovia Augusto Montenegro enquanto eixo estruturador destes espaços justifica-se pela oportunidade de acesso ao núcleo integrador da RMB, que por sua vez, proporciona melhores condições de acessibilidade a qualquer ponto do território metropolitano. Para todos os bairros analisados a correlação entre os índices de integração global e integração local mostrou-se fraca, enquanto que a correlação entre conectividade e integração global mostrou-se mais forte. Estes resultados demonstram que a malha urbana dos bairros da rodovia, em termos de quantidade de conexões (conectividade) apresenta correspondência com o restante do sistema urbano, oferecendo boa legibilidade do sistema em termos de hierarquia viária, pois as vias mais integradas coincidem com aquelas que dispõem de maior quantidade de conexões (RIBEIRO e MEDEIROS, 2012). Porém, nos resultados da correlação entre os índices de integração global e local, vinculados à capacidade do desenho urbano local em informar acerca do desenho do arranjo por inteiro, foi demonstrado que o primeiro não oferece aos usuários dos espaços, boas oportunidades para situar-se no entorno.

Para Medeiros (2006), a redução da inteligibilidade está relacionada ao tamanho das cidades, conforme seu crescimento elas perdem em inteligibilidade por questões configuracionais. O autor afirma ainda que em alguns casos ocorre maior alteração da integração local, que está ligada à profundidade média dos espaços, enquanto a conectividade pode não ser tão significativamente alterada. A partir desta colocação podemos considerar que a expansão desordenada do município de Belém, pode estar relacionada ao baixo nível de inteligibilidade observado na área de estudo, especialmente na correlação integração global *versus* integração local.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mudanças observadas na ocupação urbana de parte da área de expansão de Belém estão associadas a padrões macroeconômicos. Os bairros localizados ao longo Augusto Montenegro Estrada estão se tornando o *locus* de uma nova fronteira imobiliária, e que tem sido chamado de 'Nova Belém' pelos empreendedores. A existência de uma grande reserva de terras tornou-

se o foco das empresas imobiliárias e programas habitacionais do governo. O processo em curso é uma nova representação de padrões de expansão urbana periférica. As premissas são explicitadas quando analisamos a história da ocupação de uma parte específica da área de expansão da cidade de Belém, que se tornou a principal frente de expansão imobiliária da cidade no ciclo imobiliário atual. Estas análises identificaram pelo menos dois grandes ciclos de atividade imobiliária: um primeiro ciclo que ocorreu entre o final de 1970 e final de 1980, e um segundo ciclo ainda em curso, que começou em 2008.

Quadros teóricos mais amplos que servem para iluminar o padrão de elementos locais que influenciam a qualidade do desenho urbano, como relacionados com a lógica geral de elementos de capital e, como analisado em detalhes por David Harvey em "Limits to Capital" (Harvey, 1992), são apresentar na dinâmica do rural - transformação urbana em Belém. Nesse trabalho, Harvey levanta a hipótese de que, longe de ocupar um papel passivo no capitalismo contemporâneo, a classe proprietária é na verdade um agente ativo, com poder e controle sobre o layout da cidade, e que se esforça para expandir os diferenciais de renda e de terras no seu favor. Da mesma forma, Harvey Molotch e John Logan fez o mesmo quando eles apresentaram "Teoria da Cidade como uma máquina de crescimento" (Molotch, 1976; Molotch e Logan, 1987). Eles são pioneiros que trazem sobre a existência de uma economia política do lugar. Em resumo, os autores apontam para a necessidade de observar a cidade como um campo de disputa entre grupos locais mobilizados em coligações interessados em manipular a situação de acordo com seus próprios interesses, e do valor de uso ou valor de troca de áreas específicas da cidade.

Em meio a discussão da produção das localizações em Belém, o estudo dos padrões periféricos por meio da análise da acessibilidade empregando a sintaxe espacial, observa-se a existência de limitações causadas pela morfologia em implantação. Apesar de haver uma pressão pela localização de novos empreendimentos públicos, a defasagem entre a provisão de serviços e a emergência imposta pelo setor privado, há um comprometimento nas oportunidades de acessibilidade. Por um lado, os condomínios e conjuntos estão dispostos em células e ao longo de eixos de conexão insuficientes para dotar a área com maior integração e sustentáculo para o transporte público. Por outro lado a inexistência de áreas de integração fortalece o padrão denominado *urban sprawl* caracterizado pela descontinuidade nos usos do solo, segregação de usos e na dependência do automóvel. O quadro que se configura é pouco promissor para a apropriação social da área, mas ao mesmo tempo, capaz de abrigar as intenções do mercado por uma cidade menos inclusiva e mais dependente do capital.

REFERÊNCIAS

- DAVIS, M. Cidade Quartz. São Paulo: Boitempo. 2009.
- DUARTE, C. F. Belém do Pará, na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade. Dissertação de mestrado. PPGAU/UFRJ, Rio de Janeiro. 1997.
- FIX, M. A. B. Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil. 2011. Tese de doutorado. Instituto de Economia, Universidade de Campinas. 2011.
- GUIMARÃES, Gisele. Novas centralidades na malha urbana da Região metropolitana de Belém: Estudo Aplicado ao Espaço da Rodovia Augusto Montenegro. Dissertação de mestrado. PPGAU UFPA. 2012.
- HARVEY, David. Limits to Capital. Oxford: Basil Blackwell. 1992.
- HILLIER, B. and HANSON, J. The Social Logic of Space. Cambridge, Cambridge University Press. 1984.



HILLIER, Bill Space is the Machine. Cambridge, Cambridge University Press, 1996.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. Urbis Brasiliae ou Sobre Cidades do Brasil: Inserindo Assentamentos Urbanos do País em Investigações Configuracionais Comparativas. 2008. 520f. Tese de doutorado. Universidade de Brasília.

MOLOTCH, H. The City as a Growth Machine. American Journal of Sociology. Volume 82, Number 2, pages 309-330. 1976.

MOLOTCH, H.; LOGAN, J. Urban Fortunes: the Political Economy of Place. Los Angeles: University of California Press. 1987.

OIVEIRA, Francisco Crítica à razão Dualista: o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo. 2003.

RIBEIRO, Manuela Souza, MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. A Regularidade dos Padrões Urbanos: A Sintaxe Espacial Como Estratégia Para Leitura de Olinda e Brasília. Oculum Ensaios, Campinas, 16, p.124-137, julho-dezembro 2012.