

# NOVOS ESPAÇOS HABITACIONAIS E TIPOLOGIAS DE TRANSPORTE: NOTAS RELACIONADAS A CASOS EM ANANINDEUA E MARITUBA, PARÁ

## NEW HOUSING SPACES AND TYPOLOGIES OF TRANSPORT: RELATED TO CASES IN ANANINDEUA AND MARITUBA, PARÁ

Gabriel Augusto Nogueira dos Santos **1**  
Ricardo José Batista Nogueira **2**

**Resumo:** Os recentes processos de expansão urbana acabaram por influenciar diversos fatores, onde emplacam os aspectos socioeconômicos, políticos e culturais. Nesse quadro socioeconômico, destacam os novos espaços de moradias, podendo ser ocupações irregulares, loteamentos e conjuntos habitacionais, dependendo do seu formato de organização e da necessidade de surgimento frente aos processos de expansão urbana. O caso de Belém é caracterizado principalmente pelos processos de conurbação e migrações pendulares dos municípios próximos para a capital paraense, em que o transporte coletivo é considerado como um vetor de desenvolvimento, em que podem ser caracterizados pelo formal e informal, influenciados diretamente pela ação do estado e a necessidade de seus moradores em se deslocar pela metrópole.

**Palavras-chave:** Metrópole. Conurbação. Transporte Coletivo. Transporte Formal e Informal.

**Abstract:** The recent processes of urban expansion ended up influencing several factors, in which the socioeconomic, political and cultural aspects emerge. In socioeconomic context, the new housing spaces stand out irregular occupations, subdivisions and housing complexes, depending on their organizational format and need to appear in front of urban expansion processes. This case of Belém characterized mainly by the processes of conurbation and commuting migrations from nearby municipalities to the capital of Pará, where collective transport considered as a development vector, in which they can be characterized by the formal and informal, influenced directly by the action of the state and the need of its residents to move through the metropolis.

**Keywords:** Metropolis. Conurbation. Collective Transport. Formal And Informal Transport.

Bacharel em Geografia e Mestrando em Geografia pela **1**  
Universidade Federal do Amazonas. Graduando em Tecnologia em Logística  
pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas. Lattes:  
<http://lattes.cnpq.br/7186426689072073>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1959-6313>. E-mail: [nogueira.gabriel01@gmail.com](mailto:nogueira.gabriel01@gmail.com)

Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo. Professor **2**  
Titular do Departamento de Geografia do Instituto de Filosofia, Ciências  
Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0604004914038074>. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7217-2237>.  
E-mail: [nogueiraricardo@uol.com.br](mailto:nogueiraricardo@uol.com.br)

## Introdução

As recentes configurações urbanas nas cidades brasileiras, ganharam diversas características em todo o território brasileiro, sobretudo relacionada aos seus agentes sociais. No caso da Amazônia, essa compreensão é a partir das complexidades e sua diversidade. Segundo Trindade Junior (2011, 2013) e Tavares (2011), a região Amazônica traz em seus aspectos, contrastes ligados à sua formação territorial, influenciando as diversas lógicas em suas redes, tanto ao padrão dendrítico (transporte fluvial), quanto pela rede rodoviária vigente a partir dos anos 1950.

Nesse aspecto, destaca Rodrigues (2010), essas transformações mostram que a não revelação desse território causado por esses processos, afirmariam uma impossibilidade concreta de uma geografia sem a história e sem a compreensão dos diversos contrastes existentes ao longo da história.

A partir dessa inserção no território, destacam-se as cidades de Belém e Manaus, que ganharam o status de “metrópoles regionais”, segundo a análise do IBGE (2008), em que são as principais da Amazônia Oriental e Amazônia Ocidental, respectivamente. Essas particularidades nas então denominadas de “metrópoles da Amazônia”, segundo Veloso (2015), relacionam-se principalmente as características de inserção no cenário internacional, as rupturas e conflitos políticos que influenciaram as suas criações e fatores de influência perante a região Amazônica.

Ligados a essa relação, os déficits habitacionais se tornaram cada vez mais evidentes, o que levou a se pensar em políticas habitacionais, ainda no Regime Militar (1964-1985), a partir do Banco Nacional de Habitação (BNH). Após diversas fases estaduais e federais, destacam o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), obedecendo diversas sínteses para a sua promoção, assim contribuindo para os processos de expansão urbana, segundo Silva (2014).

Além desses projetos de habitação, caracterizam-se o surgimento dos Aglomerados Subnormais, conforme analisa o IBGE (2010) e os Assentamentos Espontâneos a partir da visão de Trindade Jr. (2016). Esses modelos considerados por Castro (2013) como dominantes em relação as classes mais baixas, tem uma consolidação progressiva, ocasionada principalmente pelas ações estatais.

No trabalho em questão, originário em parte do projeto de iniciação científica intitulado “O transporte coletivo nas metrópoles amazônicas: análise da organização do sistema em Manaus e Belém”, desenvolvido entre os anos de 2017 e 2018. A nossa abordagem está relacionada com os novos espaços habitacionais com a questão dos transportes, fator primordial para o assentamento dessas populações e a possibilidade de lucro e interesse do empresariado, conforme analisa Mercês (2007).

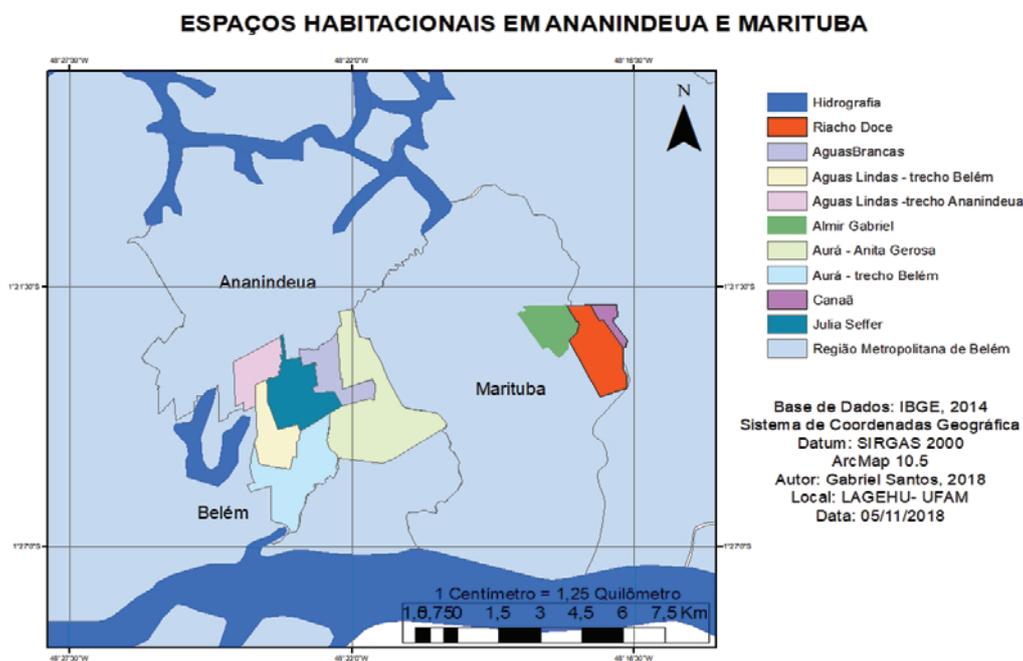
## Desenvolvimento

### Área de Estudo

A Região Metropolitana de Belém (RMB), criada no ano de 1973, a partir da Lei Complementar nº14/1973 e alterada posteriormente pelas Leis Complementares Estaduais nº 027/1995, nº072/2010 e nº076/2011, abrange 07 (sete) municípios, além da capital Belém. Os municípios de Ananindeua, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel são dependentes em relação a metrópole regional. É importante ressaltar que se deve pensar a RMB em dois aspectos: a periferia da metrópole e as suas influências imediatas, abordadas por Trindade Jr. (2016) e Amaral e Ribeiro (2016).

Para fins desse estudo, serão analisados os seguintes locais: em Ananindeua, serão os bairros localizados no lado direito da BR-316, que correspondem os seguintes: Águas Lindas, Águas Brancas e Aurá, enquanto que no município de Marituba, o enfoque será dado nos bairros Almir Gabriel, Canaã e Riacho Doce, estes últimos, ainda em processos de criação por parte do Projeto de Lei nº 067/2018 e considerados como comunidades, conforme figura abaixo.

**Figura 1.** Área de Estudo dos novos espaços Habitacionais



Fonte: Gabriel Santos, 2018.

## **A ocupação da BR-316: diferentes ocupações, diferentes formatos e a presença do transporte**

Relacionar a BR-316 com os processos de expansão da Região Metropolitana, é analisar principalmente as questões populacionais existentes nas léguas patrimoniais e a sua expulsão para as áreas de expansão, sobretudo com os projetos desenvolvidos pela COHAB-PA, conforme analisa Trindade Jr. (1997).

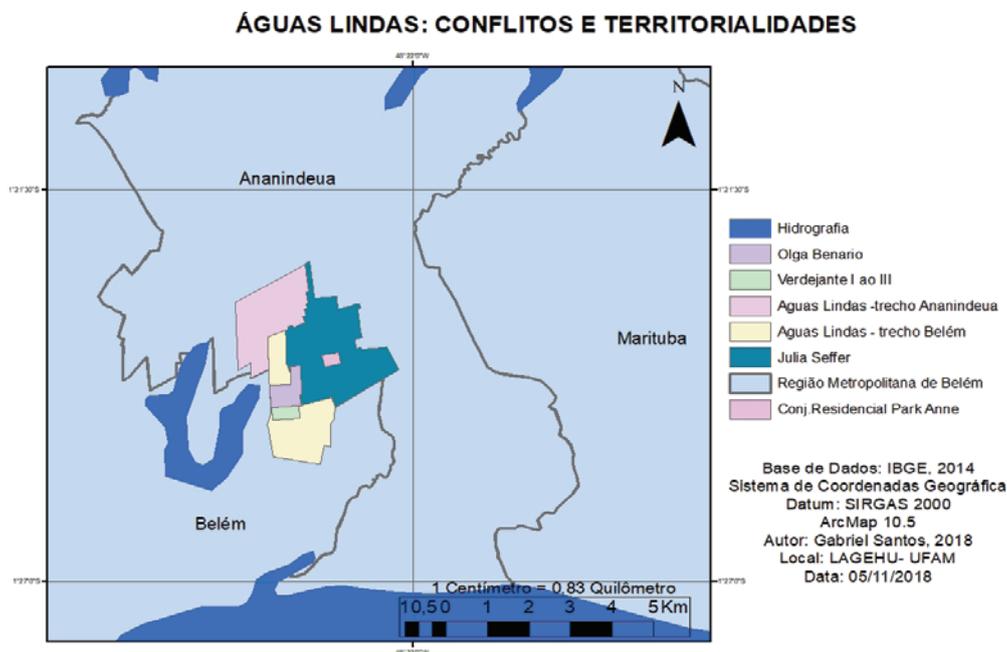
A partir disso, as áreas de expansão passam a ganhar diversos empreendimentos habitacionais, tanto por parte do estado, quanto por parte dos entes federais, neste caso destacando a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco Nacional de Habitação (BNH), conforme mostram Santo e Oliveira (2014) e Silva (2014).

O bairro de Águas Lindas tem sua fundação entre meados dos anos 1970 e anos 1980, a partir das ocupações irregulares e construção de conjuntos habitacionais por parte de projetos desenvolvidos entre a COHASPA (Companhia Habitacional dos Servidores Públicos da Amazônia), BNH, SUDAM e a COHAB. Essa situação é destacada principalmente no Conjunto Julia Seffer, cuja análise de Trindade Jr. (2016) cita o registro desta localidade na COHAB-PA, como entregue em 1984.

A peculiaridade desse conjunto, se estende até a atualidade em seu reconhecimento. Isso é causado principalmente pela documentação existente na Prefeitura Municipal de Ananindeua, onde alguns vinculam a área como conjunto do bairro Águas Lindas e outras que concedem sua estruturação a um bairro independente. Para fins deste estudo, é relacionado o decreto nº 15.163/2012 (Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável – PMDRS), catalogando esta região como um dos bairros do município.

A divisão do bairro Águas Lindas é correspondente aos conjuntos Verdejante (Etapas I ao III), Loteamento Olga Benário e Conjunto Residencial Park Anne. Na divisão, ressalta o Olga Benário, como uma área denominada de Aglomerado Subnormal e a inclusão de boa parte do bairro Águas Lindas nessa questão, conforme delimitado pelo IBGE (2010).

Figura 2. Divisão do Águas Lindas



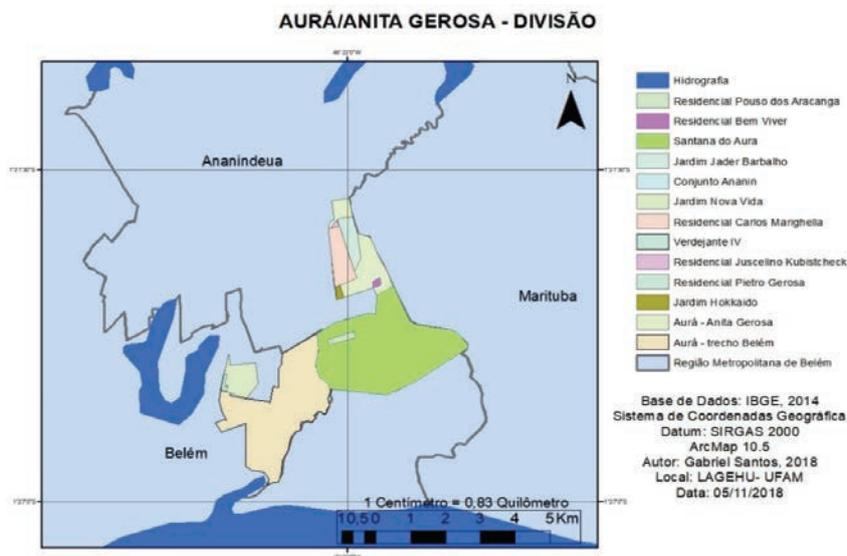
Fonte: Gabriel Santos, 2018.

Um dos aspectos voltados a questão do bairro Águas Lindas, é em relação ao limite do mesmo, devido à proximidade com o Parque Estadual do Utinga (PEUT), localizado no município de Belém. Algumas áreas que são localizadas nesse limite, como os Loteamentos Olga Benário e Conjunto Verdejante (etapas I ao II), acabam por ocasionar aspectos de conflito com a administração municipal de Belém. Segundo Silva e Tourinho (2016), essa questão é envolvida principalmente com os agentes de serviços públicos oferecidos a essas populações, onde não há um consenso em relação a esse fornecimento.

Um dos bairros em questão, o Aurá, tem sua história ligada ao antigo Aterro Sanitário, conhecido como "lixão do Aurá", instalado ainda em meados dos anos 1990. Segundo Furtado (2010), até o ano de 1993, haviam litígios existentes com divisão do bairro entre os dois municípios. Destacando a Lei nº 5.778/93, parte do então bairro passou a ser pertencente a Belém, na qual percebe-se a questão dos conflitos já vistos em relação ao bairro Águas Lindas.

Atualmente, a denominação de Aurá ressalta o histórico negativo do lixão de Ananindeua, conhecido como Anita Gerosa. A divisão do bairro (figura 3) corresponde ao Anita Gerosa, Santana do Aurá (etapas I e II), Conjunto Residencial Bem Viver, Residencial Carlos Marighella, Residencial Juscelino Kubistcheck, Conjunto Ananin, Residencial Pietro Gerosa, Residencial Pouso dos Aracanga, Conjunto Verdejante IV, Jardim Nova Vida, Jardim Hokkaido e Jardim Jader Barbalho, onde boa parte desses assentamentos surgiram a partir de confrontos com o estado e a forte participação dos movimentos sociais.

Figura 3. Divisão do Aurá/Anita Gerosa

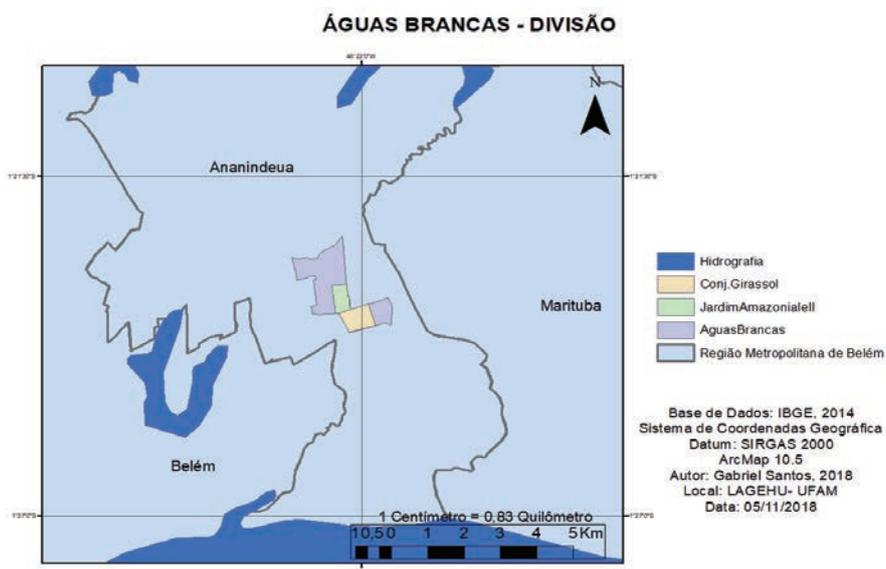


Fonte: Gabriel Santos, 2018.

É importante ressaltar que os casos do Aurá e do Águas Brancas, a ser citado posteriormente, fazem parte daquilo que Trindade Jr. (2016) classifica como Assentamentos Espontâneos, ocorrendo o papel posterior do estado a essas “invasões” e “ocupações precárias”, conforme ressalta Braga (2013) e Trindade Jr. (2016). Em relação a essa questão, demonstra o surgimento de processos jurídicos, em que são destacados a desapropriação dessas terras, com o intuito de regularização e provimento posterior dos serviços de urbanização, tanto de locais pertencentes ao poder público, quanto por pessoas físicas e pessoas jurídicas.

O Bairro do Águas Brancas, localizado entre o Águas Lindas e o Aurá é localizado sem entraves jurídicos dentro do município de Ananindeua. A sua divisão corresponde aos Conjuntos Jardim Amazônia (etapa I e II), Girassol, onde são considerados, em boa parte de sua amplitude, Aglomerados Subnormais a partir da definição do IBGE, adotada em 2010.

Figura 4. Divisão do Águas Brancas



Fonte: Gabriel Santos, 2018.

Percebe-se então, diversas disparidades em relação aos formatos de ocupação, onde a classificação de Trindade Jr. (2016), envolve o planejamento (neste caso, a primeira forma de Assentamento Planejado), as ocupações irregulares e/ou espontâneas e os dirigidos. Este último, presente no caso de alguns locais, é presente as questões de financiamentos, tanto por parte do estado, quanto por parte dos entes privados.

Com isso, esses processos considerados como descentralizadores e a expulsão das áreas de baixadas, para as posteriores áreas de transição e expansão existente na Região Metropolitana. Com isso, surgem as novas demandas de serviços, considerado o transporte como uma das principais, obedecendo os aspectos da migração pendular na Região, conforme analisa Carmo *et al* (2015).

No caso do transporte público, a participação dos entes federativos de Belém e Ananindeua interligam-se tanto ao transporte municipal, quanto ao transporte metropolitano (importante elo de ligação com pontos estratégicos da cidade de Belém). É importante ressaltar que o transporte formal metropolitano está vinculado à Superintendência de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), caracterizado pela excepcionalidade de não haver uma secretaria estadual, conforme analisa Rendeiro (2015).

No caso do transporte municipal de Ananindeua, considerado como informal e/ou Alternativo, é regulamentado pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (SEMUTRAN). O sistema municipal é caracterizado por cerca de 15 linhas municipais e 03 intermunicipais, estas últimas, em parceria com a Prefeitura Municipal de Marituba, conforme percebido em pesquisa de campo. Nos bairros estudados, foram catalogadas as seguintes linhas e empresas operantes no sistema.

**Quadro 1.** Linhas operantes e extintas do Sistema de Ananindeua na Região Estudada

Nº	ITINERÁRIO/VIA	EMPRESA OPERANTE
002	Anita Gerosa x Castanheira (via Icuí)	Coopcaban
004	Julia Seffer x Cidade Nova	Barata Transportes
009	Águas Lindas x Cidade Nova (via Nova Vida)	Coopertical
010	Águas Lindas x Cidade Nova 6	Coopertical
011	Águas Lindas x Castanheira (via Olga Benário)	Voyage e Cootranstur-OLB
013	Águas Brancas x Castanheira	Unicootrans e e Cootabtur
014	Águas Brancas x Cidade Nova (via PAAR)	Barata Transportes
022	Águas Brancas x 40 Horas	Nova Jerusalém (linha e empresa extinta)
-	Olga Benário x Castanheira	Fusão com a linha 011
-	Águas Brancas x Castanheira (via PAAR)	Transportes Magalhães (empresa extinta e fusão da linha com a 013 e 014)
-	Aurá x Cidade Nova (via PAAR)	Unicootrans (linha extinta)

**Fonte:** SEMUTRAN, 2018. Elaborado por: Gabriel Santos.

Nos dados citados, percebe-se o envolvimento da Barata Transportes, já catalogada como empresa de transportes na SeMOB, com linhas caracterizadas pela interligação entre os municípios de Ananindeua e Marituba com destino à capital paraense. A inserção da empresa é interligada com a Transportes Marituba (TransMab), datada de 1984, conforme descrição de Mercês (1998) e Castro (2015), cuja separação formou além da Barata, Transportes Águas Lindas, Vialoc e a Via Metropolitana Transportes, esta última extinta e seu espólio de frotas repassadas as demais.

A questão das linhas metropolitanas, estas com destino a Belém (quadro 2), são caracterizadas pelas ordens de serviço distribuídas pela SeMOB, responsável pelas linhas do município

de Belém e as interligações com a capital a partir de seus municípios. O aspecto desta responsabilidade é realizado em parceria com as prefeituras das cidades, que autorizam a ordem de serviço, possibilitando a integração e a ligação com a capital paraense.

**Quadro 2.** Linhas do Transporte Metropolitano nos bairros Estudados

LINHA	ITINERÁRIO/VIA	EMPRESA OPERANTE
915	Águas Lindas x Pátio Belém	Transp. Águas Lindas
916	Águas Lindas x Ver-O-Peso	Transp. Águas Lindas
922	Águas Lindas x Presidente Vargas	Transp. Águas Lindas
980	Ananindeua (Águas Brancas) x Presidente Vargas	Barata Transportes
988	Ananindeua (Aurá/Anita Gerosa) x Presidente Vargas	Vialoc
992	Julia Seffer x Presidente Vargas	Autoviária Paraense
993	Julia Seffer x Pátio Belém	Barata Transportes
996	Águas Lindas x Icoaraci	Transp. Águas Lindas

**Fonte:** SEMUTRAN e SEMOB, 2018. Elaborado por: Gabriel Santos

É importante ressaltar a presença dos grupos empresariais em áreas específicas (figura 5), onde existe de fato, demandas diárias de passageiros. As cooperativas atuam nas áreas com maior precarização, assim mostrando as discrepâncias em relação ao transporte na área.

**Figura 5.** Operação do Transporte Municipal e Metropolitano



**Fonte:** acervo de Lucas Jacó e Elvis Sanches.

Essa observação acerca do transporte formal e informal, pode ser compreendida também em aspectos voltados a ilegalidade generalizada. Conforme Castro (2013), esse aspecto generalizado, é caracterizado pela ausência do poder público ou por uma presença arbitrária, como veremos posteriormente nos casos de Marituba, quanto por formato de paternalista, em relação aos processos de urbanização e reconhecimento nessas localidades.

## Os casos de Marituba: Expansão da Periferia, Conflitos e as questões envolvendo o transporte coletivo

O município de Marituba é considerado um dos mais novos em relação a emancipação, cuja sua concretização se deu apenas em 1994. Apesar de ser o mais novo, a sua história é ligada a Estrada de Ferro Belém-Bragança e a sua incorporação a Benevides, segundo a Prefeitura de Marituba (2018).

A divisão de Marituba, consistiu a partir de divisão existente entre os anos de 1980 e 1990, considerando boa parte, envolvidos a participação popular e em formato mínimo, grupos empresariais, conforme analisa Trindade Jr. (2016). A partir disso, a região considerada já como área de expansão e periferia da metrópole, a partir do processo de suburbanização, assim desencadeando, passou a ter um diverso contingente populacional, ainda datado dos anos 1940, mas fortalecido em meados dos anos 1980 e 1990.

Os bairros em questão, contém um histórico de ocupações pós-1990, com a estrutura política e municipal já definidas, onde já se abrange as divisões administrativas e seus limites com os municípios de Ananindeua e Benevides, que segundo Trindade Jr. (2016), foram conflituosos, devido à presença dos agentes empresariais e das empresas localizadas as margens da BR-316.

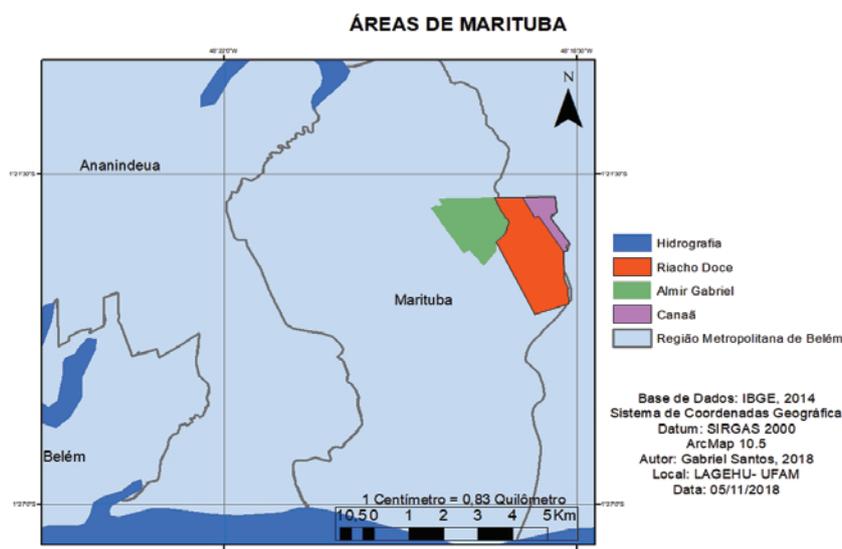
Em primeiro momento, ressalta o bairro Almir Gabriel, que tem sua fundação ligada principalmente ao fortalecimento do Partido dos Trabalhadores (PT) no estado do Pará, em meados de 1997. Na sua fundação, foi batizado como bairro “Che Guevara”, cujo significado é aliado a aspectos ideológicos do partido.

O bairro Almir Gabriel, é desapropriado da Fazenda Santo Amaro e foi reconhecido como bairro em meados de 1999, a partir dos decretos e reconhecido inicialmente como “Che Guevara” e renomeado para Almir Gabriel um ano mais tarde, conforme a descrição de Nascimento (2008).

Para o IBGE (2010), apesar dos processos de urbanização a ocorrer e a regularização fundiária posterior pela COHAB, a área correspondente ao Almir Gabriel, é analisada como um Aglomerado Subnormal, devido a sua infraestrutura viária e urbanística não corresponder aos padrões municipais de planos diretores e leis orgânicas.

A partir do Almir Gabriel, tem o fortalecimento de algumas ocupações posteriores no território de Marituba, algumas já nos limites com o município de Benevides. Em primeiro momento, ressalta a Agrovila Riacho Doce e o Bairro Vila Canaã, denominada de Residencial Pastor José de Arimatéia, onde atualmente é dividido nos seguintes locais: comunidade Bom Jesus, Residencial Jardim de Deus, Residencial Monte das Oliveiras e Residencial Deus Seja Louvado, conforme figura abaixo.

Figura 6. Áreas de Marituba



Fonte: Gabriel Santos, 2018.

A mesma situação vista no bairro Almir Gabriel, podem ser analisados no Riacho Doce e Canaã, como categorias de Aglomerados Subnormais. Uma das percepções vistas é a precarização no saneamento básico e no deslocamento de seus moradores.

Apesar das precarizações, o serviço de transporte coletivo é dividido entre as linhas metropolitanas, este presente em maior quantidade. O caso do transporte coletivo municipal em Marituba (figura 7), é alvo de uma precarização extrema, visto que em pesquisa de campo, o órgão de transporte municipal dispõe de autorizações precarizadas para operação, sem itinerários definidos, devido as denominadas ordens de serviço serem anuladas desde 2006. Apesar disso, houve um processo de reformulação em 2019, mas sem uma definição conjunta da organização, conforme tabela abaixo catalogada em pesquisa de campo.

**Quadro 3.** Linhas do Transporte Municipal na área do bairro Almir Gabriel

LINHA	ITINERÁRIO/VIA	EMPRESA OPERANTE
-	Almir Gabriel x Castanheira	Cooptauma
-	Riacho Doce x Castanheira	Cootrama
	Canaã x Castanheira	COONTRAT Brasil

**Fonte:** SEGMOB e Prefeitura de Marituba, 2019. Elaborado por: Gabriel Santos.

**Figura 7.** Operação do Informal em Marituba, destacando a precarização do serviço



**Fonte:** Acervo de Ramon Gonçalves do Rosário.

No caso das linhas metropolitanas, as autorizações são realizadas em parceria entre as Prefeituras de Marituba e Belém, que agem em formatos de parceria. O que se percebe nessa região é a formação de um monopólio na operação do serviço pela Autoviária Paraense, empresa criada em 1997, com o nome de Viação Nossa Senhora do Carmo e posteriormente alterada, conforme analisam Mercês (1998) e Castro (2015). Abaixo, as linhas existentes na região.

**Quadro 4.** Linhas do Transporte Metropolitano nos bairros Estudados

LINHA	ITINERÁRIO/VIA	EMPRESA OPERANTE
924	Itinerário A: Almir Gabriel x Presidente Vargas	Autoviária Paraense
	Itinerário B: Canaã x Presidente Vargas	Autoviária Paraense
925	Itinerário A: Almir Gabriel x Ver-O-Peso	Autoviária Paraense
	Itinerário B: Canaã x Ver-O-Peso	Autoviária Paraense
926	Almir Gabriel x Pátio Belém	Autoviária Paraense

**Fonte:** SEMOB, 2018. Elaborado por: Gabriel Santos.

A partir de Marituba, a pouca participação do agente municipal e o monopólio formado pelo agente metropolitano e pela corporação empresarial (figura 8), mostram à revelia de muitos casos na organização do transporte coletivo em Marituba. As principais causas, conforme a análise em campo e a entrevista na Prefeitura Municipal, constataam a difícil relação com as Cooperativas e falta de empenho nos estudos de viabilidade.

**Figura 8.** Monopólio da Autoviária Paraense



**Fonte:** Acervo de Vinicius Alexandre.

Essa questão da falta de organização e incertezas no modal de transporte em Marituba, contribui para uma dicotomia operacional, enfatizando principalmente a precarização. A partir disso, as conotações do transporte coletivo de Marituba se baseiam em uma sobrevivência operacional dos cooperados e a metropolização do transporte, tornando um sistema dependente e conflituoso entre os agentes.

## Conclusão

Os novos espaços habitacionais existentes nos municípios de Ananindeua e Marituba, acabam por se diferenciar em alguns aspectos, sobretudo nas quais envolvem a sua formação. Entretanto, as problemáticas urbanas, aliadas com a falta de planejamento por parte do estado, contribuem para a precarização em muitas vezes, das relações sociais e econômicas vigentes nesses setores.

O transporte coletivo, considerado um dos vetores do desenvolvimento nessas áreas, é de suma importância frente aos processos de metropolização e conurbação existentes na Região Metropolitana de Belém. A importância dada para esse setor, compreende principalmente ao surgimento de novos agentes empresariais, além dos autônomos, que disputam esses espaços novos e acabam por formar novas territorialidades.

A partir da formação das territorialidades, o papel dos agentes públicos, tanto metropolitanos, quanto municipais, é o estabelecimento de regras, tanto no uso e ocupação do solo, quanto no formato de transporte oferecido a essa população. A partir disso, a importância do planejamento e das políticas públicas voltadas a esse setor, favorecem em boa parte os aspectos relacionados a conforto e a disponibilidade na relação da migração pendular, muito forte na Região Metropolitana.

## Referências

ANANINDEUA. **Decreto nº15.163 de 12 de dezembro de 2012**. Homologa o Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável – PMDRS para o biênio 2013/2015, e dá outras providências.

BRAGA, O.P.O. **Intervenção urbana integrada: concepção, ações e contradições: o caso do Projeto de intervenção urbana do Residencial Carlos Marighela**. 2013. 87 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Meio Ambiente. Programa de Pós-Graduação em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia.

BRASIL. Censo 2010: **Aglomerados Subnormais – Informações Territoriais**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Diretoria de Pesquisas - Censo, 2010.

BRASIL. **Aglomerados Subnormais**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/agsn/>. Acesso em: 04 de novembro de 2018.

CARMO, R.L.C; CARDOSO, A.C.D; DAGNINO, R.S; EL SAIFI, S.; BASTOS, A.P.V; CAPARROZ, M.B; SILVA, C.C. Mobilidade pendular na Região Metropolitana Ampliada de Belém. In: CARDOSO, A.C.D, LIMA, J.J.F. (Org.). **Belém: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015. p.121-142.

CASTRO, C.J.N. **Transporte Público de Passageiros: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)**. 2015, 159f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

CASTRO, M.O. **Os programas habitacionais de interesse social e sua atuação na região metropolitana de Belém: a espacialização das ações na contramão do direito à cidade**. 2013. 202 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2013. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

DIÁRIO ONLINE DO PARÁ. Sai Guevara, entra Almir. **O que mudou?** Disponível em: <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-236884-.html>. Acesso em: 04 de novembro de 2018.

FURTADO, A. **Aurá**. Disponível em: <http://adrielsonfurtado.blogspot.com/2010/04/aura.html>. Acesso em: 05 de novembro de 2018.

MARAL, M.D.B; RIBEIRO, W.O. Castanhal (PA): entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média. PRACS: **Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, v. 9, p. 77-105, 2016.

MERCÊS, S.S.S. **Mudanças e Continuidades na Provisão do Transporte Coletivo em Belém.** In: XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional: ANPUR, 2007, p.1-21.

MERCÊS, S.S.S. **Transporte coletivo em Belém: mudança e continuidade.** 2005, 313f, Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

MERCÊS, S.S.S. **Transporte urbano por ônibus na Região Metropolitana de Belém (1966-983): a formação da questão.** 1998, 262f Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

NASCIMENTO, J.R.C. **História e cidade: compondo lugar de moradias na ocupação “Che Guevara” percursos pela história, memória e antropologia.** 2008. 129 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2008. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia.

RENDEIRO, C.B. **Mobilidade Urbana e Federalismo: repartição de competências e matéria de transporte público coletivo no Município de Belém.** 2015, 191f. Dissertação (Mestrado) – Centro Universitário do Pará (CESUPA) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Belém.

RODRIGUES, E.B. **Território e soberania na globalização: Amazônia, jardim de águas sedento.** 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTO, H.C.A.E; OLVEIRA, J.M.G.C. **Produção de Condomínios Fechados e novo conceito de moradia na Região Metropolitana de Belém: o caso dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida na rodovia BR-316.** In: VII Congresso Brasileiro de Geógrafos (CBG). **Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos.** Vitória/ES, 2014.

SILVA, M.L. **Habitação produzindo espaço urbano na reprodução de conjuntos habitacionais: experiências e tendências na Região Metropolitana de Belém.** 2014. 240 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2014. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

SILVA, M.L; TOURINHO, H.L.Z. **Território, territorialidade e fronteira: o problema dos limites municipais e seus desdobramentos em Belém/PA.** Urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 9, p. 96/1-109, 2016.

TAVARES, M.G.C. **A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI.** GEOUSP: Espaço E Tempo (Online), (29), 107-121.

TRINDADE JR, S.C.C. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”:** espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA (UFPA)**, v. 321, p. 1-22, 2013.

TRINDADE JR, S.C.C. **Formação metropolitana de Belém (1960-1997).** 1. ed. Belém: Paka-Tatu, 2016. v. 1. 392p.

TRINDADE JR, S.C.C. **Produção do Espaço e Uso do Solo Urbano em Belém.** 1. ed. Belém: Editora do NAEA/UFPA, 1997. v. 1. 198p.

TRINDADE JR, S.C.C; ROSÁRIO, B.A; COSTA, G.K.G; LIMA, M.M. **Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha:** mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins.

Acta Geográfica (UFRR), v. 1, p. 117-133, 2011.

Recebido em 29 de janeiro de 2020.  
Aceito em 13 de julho de 2020.