

**ELEMENTOS PARA UMA GEOGRAFIA-HISTÓRICA DA AVENIDA
AUGUSTO MONTENEGRO EM BELÉM DO PARÁ**

**ELEMENTS FOR A GEOGRAPHY-HISTORICAL OF THE STREET
AUGUSTO MONTENEGRO IN BELÉM OF PARÁ**

**ÉLÉMENTS POUR UNE GÉOGRAPHIA-HISTORIQUE DE LA AVENUE
AUGUSTO MONTENEGRO DANS LA BELÉM DE PARÁ**

RESUMO

Realizar o resgate dos condicionantes históricos que conforma a produção dos espaços nas cidades coloca como dimensão crucial para visualizar e entender o presente no urbano. Para tanto, apresenta-se neste artigo os processos e as ações que modificaram ao longo dos anos a Avenida Augusto Montenegro, nos seus 15 quilômetros de extensão. Uma via que surge como resultado da política rodoviária nacional implantada a partir de 1950. Busca-se revelar a estruturação do espaço ao longo dos anos na via, mostrando os processos que a conformaram, com a finalidade de construir uma cronologia das ações, a partir de trabalho de campo, observações sistemáticas, pesquisa bibliográfica e documental. Afirma-se, portanto, que a referida Avenida é uma porção da metrópole de Belém, produzida por várias classes econômicas e pela ação do Estado, revelando, assim, as contradições de sua geografia e de sua história.

PALAVRAS-CHAVE: Produção do espaço, Geografia histórica, Avenida Augusto Montenegro

ABSTRACT

To accomplish the rescue of the historical constraints that conforms the production of the spaces in the cities is put as crucial dimension to visualize and to understand the present in the urban. For so much, he comes in this article the processes and the actions that modified along the years the street Augusto Montenegro, us their 15 kilometers of extension. A road that appears as result of the politics national bus stand implanted starting from 1950. it is looked for to reveal the structuring of the space along the years in the road, showing the processes that conformed her, eat purpose of building a chronology of the actions, starting from field work, systematic observations, she researches bibliographical and documental. It is affirmed, therefore, that referred her street is a portion of the metropolis of Belém, produced by several economical classes and for the action of the State, revealing, like this, the contradictions of his geography and of his history.

KEY-WORDS: Production of the space, production of the space, Street Augusto Montenegro

RÉSUMÉ

Pour accomplir le sauvetage de condicionantes historique qui conforme la production des espaces dans les villes est mis comme la dimension cruciale pour visualiser et comprendre le présent (cadeau) dans l'urbain. Pour tellement, il entre dans cet article les processus et les actions qui ont modifié le long des années Avenue Augusto Monténégo, nous leurs 15 kilomètres d'extension. Une route qui apparaît en conséquence de la politique rodoviária national implanté commençant de 1950. Il est cherché pour révéler la structuration de l'espace le long des années dans la route, l'exposition les processus qui l'ont conformée, manger le but de construire une chronologie des actions, commençant du travail sur le terrain, des observations systématiques, il fait des recherches bibliographique et documentaire. Il est affirmé, donc, qui s'est référé son Avenue est une part de la métropole de Belém, produit par plusieurs classes économiques et pour l'action de l'État, la révélation, comme ceci, les contradictions de sa/sa géographie et de sa/son histoire.

MOTS-CLÉ: Production de l'espace, Géographie historique, Avenue Augusto Montenegro

INTRODUÇÃO

Para adentrar nos aspectos históricos, propriamente, é necessário pensar na dualidade que há em relação à titulação dada a artéria da cidade que serve de base

empírica da pesquisa. Quando se começou as pesquisas documentais e a escrever esse trabalho, indagou-se se a Augusto Montenegro era uma *rodovia* ou uma *Avenida*? visto que, a população em geral e os órgãos de Estado na esfera Municipal e Estadual a chamam de rodovia Augusto Montenegro, mas outros de Avenida.

Após pesquisa junto aos referidos órgãos, como o Gabinete Prefeitura, a Secretária de Urbanismo (SEURB), a Superintendência de Mobilidade Urbana (SEMOB), encontrou-se no arquivo da Câmara dos Vereadores, que a Augusto Montenegro é uma *Avenida*, conforme a Lei Municipal nº 6.387 de 13/06/1967. Dessa maneira, o trabalho pauta-se na referida Lei para fazer uso fruto da titulação e denominação de Avenida a via Augusto Montenegro e não como rodovia.

Esse dispositivo jurídico providenciava a inauguração da nova artéria de Belém para o dia 26 de junho de 1967, quando se comemorou o centenário de nascimento do homenageado, o Sr. Augusto Montenegro, que fora um importante político do Pará. Não existindo nenhuma outra legislação e dispositivo Municipal ou Estadual que titule essa artéria de rodovia¹.

Os processos que contribuíram para o crescimento urbano de Belém e para a sua metropolização constituem-se como marcos para se entender a produção do espaço urbano ao longo do que é hoje a Avenida Augusto Montenegro, nas suas complexidades socioespaciais e econômicas. Recorre-se ao processo histórico de ocupação do espaço urbano no entorno dessa via, como marcos de entendimento à composição da Região Metropolitana de Belém (RMB) na década de 1970, visto que a via é o contato da metrópole com a segunda cidade mais importante da região, Ananindeua.

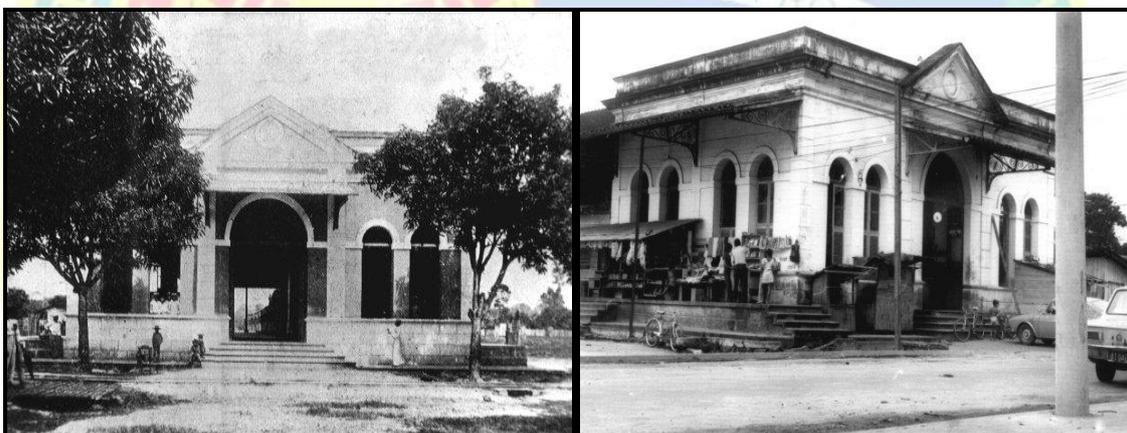
TRANSFORMAÇÕES NA AVENIDA AUGUSTO MONTENEGRO: DE RAMAL FERROVIÁRIO À AVENIDA

A Avenida Augusto Montenegro tem sua origem ligada a um período importante da história do Brasil, sobretudo, no início do século XX, quando o modelo de transporte principal adotado no país era o ferroviário. A Amazônia pouco inserida nessa

¹ Observa-se assim que em alguns trechos do trabalho, principalmente as citações sobre a Augusto Montenegro, será colocada como rodovia, por conta da dualidade de nome no decorrer dos anos.

matriz precisava ser conectada internamente, principalmente Belém, às suas áreas de influência (CRUZ, 1955). Nesse contexto, é pensada a abertura da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) em 1889 e logo depois do Ramal do Pinheiro em 1906, pelo então Governador do Estado do Pará, o advogado Augusto Montenegro.

Caracterizava-se por ser uma ferrovia de 16 quilômetros de extensão, sendo um “braço” da EFB, que começava no Entroncamento² e se estendia até a Vila Pinheiro, hoje Icoaraci, um dos Distritos de Belém, que está localizado fora do núcleo urbano do município (CRUZ, 1955). O Ramal do Pinheiro tinha seu último ponto de parada, na Praça da Igreja Matriz de Icoaraci, mais precisamente na Rua Padre Júlio Maria (DIAS, 2007), ver **Figuras 01 e 02**. Sendo o primeiro marco ao entendimento da produção e organização espacial ao longo da Avenida Augusto Montenegro.



Figuras 01e 02: Estação final do Ramal do Pinheiro, imagem do início do século XX (à esquerda) e na década de 1970 (à direita).

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/braganca/pinheiro.htm>. Acesso em: novembro/2014.

A abertura do ramal ferroviário alterara de forma contundente a vida social e espacial de Belém, da Fazenda Pinheiro, onde se localizava a Vila Pinheiro, e de todo um “complexo agrícola” de pequenos sítios, hortas e granjas que existiam no entorno da ferrovia. Possibilitando uma maior circulação de produtos, de pessoas e de mercadorias de Belém para a referida Vila, pois até 1906, toda a circulação se realizava apenas pelo rio. O que se destinava à Vila Pinheiro era transportado em diversos tipos de embarcação, via porto, localizado no bairro da Cidade Velha, área central de Belém.

² Entroncamento era a primeira Estação de parada do trem, que saía de São Brás, área central de Belém e seguia para Bragança, área que produzia produtos agrícolas para atender ao mercado consumidor de Belém.

O Ramal do Pinheiro fixou uma grande importância à produção espacial, ao contato e à circulação do núcleo central de Belém com a Vila Pinheiro e, contribuiu para a atual conjuntura e dimensão espacial de Icoaraci, como Distrito, com o maior contingente populacional, localizado fora do Centro de Belém. Cruz (1955) ao tratar da conjuntura de abertura do Ramal do Pinheiro, revela que:

Tendo suprimido do contrato inicial a cláusula que obrigava a construção do ramal para Salinas, o governador Augusto Montenegro autorizou a do PINHEIRO, atual ICOARACI, que ficou sob a responsabilidade do Banco Norte do Brasil. Para a inauguração desse novo melhoramento, já estavam prontas a tráfegar duas locomotivas para passageiros, tipo MOGUL, velocidade de 60 km por hora; quatro carros de passageiros de 1.^a classe; quatro carros de 2.^a classe e um carro para bagagem.

Seriam realizadas quatro viagens diárias.

O ramal do PINHEIRO foi solenemente inaugurado a 7 de janeiro de 1906, tendo, em consequência cessado, no dia imediato, o serviço fluvial que era feito pela Companhia do Amazonas.

Da estação do ENTROCAMENTO à do PINHEIRO, a extensão da linha era de 15.596 metros. (CRUZ, 1955, p. 91-92 – Grifos do autor).

Proporcionando o crescimento e um maior fluxo de pessoas e mercadorias de Belém à Icoaraci, a abertura da ferrovia (**Figura 03**) se constituiu no ponto de partida ao crescimento e o desenvolvimento das trocas, das relações e, posteriormente, da fixação da população no entorno. Surgem na influência da ferrovia três pequenos povoados que moldaram as características e as primeiras atividades desenvolvidas no local e depois foram extremamente importantes ao processo de ocupação e consolidação da dinâmica espacial no que viria a ser a Avenida Augusto Montenegro.



Figura 03: Croqui de localização da EFB, - destaque para localização do Ramal do Pinheiro.

Fonte: www.vfco.braziliz.jor.br Acesso em: Novembro/2014; Cruz (1955).

Imagem adaptada pelo autor.

O Ramal do Pinheiro alterou a dinâmica espacial da cidade de Belém, pois já surgiu transformando o padrão de circulação fluvial para a modalidade de circulação mais “complexa”, assentada sob a forma ferroviária. Alocando dinâmicas e valores ao solo com características rurais, novos contatos, fluxos e até mesmo fixos, como a necessidade de implantar pequenos comércios no seu entorno, a fim de atender a demanda que surge da circulação nesse espaço.

Foram os povoados que hoje constituem os bairros do Tenoné, da Campina de Icoaraci e do Coqueiro (PENTEADO, 1968 *apud* TRINDADE JR., 1998), os primeiros núcleos populacionais do entorno da ferrovia, apresentavam populações que habitavam modestas casas, com atividades voltadas principalmente às relações do meio rural. Áreas que representavam lugares de transição entre o núcleo central de Belém e a Vila Pinheiro. Hoje, esses espaços têm suas dinâmicas influenciadas pela Avenida, mas no passado, à medida que a Vila do Pinheiro era incorporada ao urbano de Belém, promovia a gradativa incorporação dos povoados ao seu tecido urbano, modificando os usos do solo.

Entre os três povoados o maior era o do Coqueiro, o qual apresentava cerca de 2.000 habitantes (TRINDADE JR., 1998). A maioria dessa população era constituída por colonos nordestinos e japoneses, que se instalaram na área a partir de 1850. Também nessas imediações foram construídos retiros, granjas e áreas de lazer, devido à existência de inúmeros igarapés e grandes áreas para desenvolverem atividades que necessitavam de extensos espaços, como as atividades agrícolas.

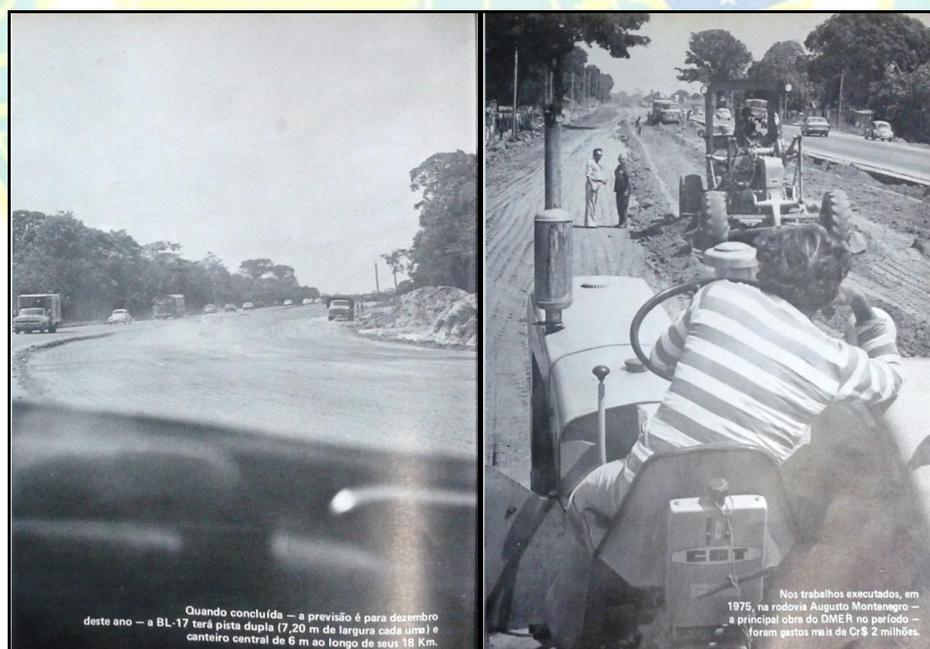
É no início do século XX que a Vila Pinheiro começa uma vocação mais comercial, no seu núcleo inicial, onde residiam as famílias com maior poder aquisitivo. A vocação era a atividade comercial de abastecimento de gêneros alimentícios e bens de consumo não duráveis, destinados à população local e a da área do entorno. Nesse período a Vila passou a ter mais expressão, ocorrendo a multiplicação do número de pequenos núcleos populacionais. Além do Tenoné e da Campina de Icoaraci, surgem os povoados onde, no futuro serão os bairros d'Águas Negras, Agulha, Brasília, Vila dos Inocentes, Tapanã, Maracacuera e Pratinha, todos com características rurais. (DIAS, 2007, p. 111-112).

Esses núcleos começaram a se concentrar no entorno da Estrada de Ferro e quando transformados em bairros do Distrito de Icoaraci, constituem-se enquanto ponto chave à estruturação urbana no entorno da via aqui estudada. Ocorre que a Vila Pinheiro

transformou-se em área de lazer e espaço de opção de segunda moradia às elites de Belém, além de um importante centro de comércio, influenciados pela ferrovia (DIAS, 2007)³.

Após o período de decadência e estagnação econômica, pelo qual passa a Amazônia e Belém, como Cidade primaz, de 1912 até por volta da década de 1950, tem-se a implantação de uma “política rodoviarista” realizada pelo Governo Federal, na administração de Juscelino Kubistchek. Essa política de construção de rodovias primou pela abertura de estradas com o fechamento de ferrovias, como é o caso da Estrada de Ferro Bragança, sendo desativada e parte de seu trecho serviu de base à construção da atual rodovia federal BR-010 (Belém-Brasília), no período de 1958 a 1960.

Nessas circunstâncias, em 1965, abandonado, sem manutenção e em péssimas condições de operação, o ramal do Pinheiro parou de ser trafegado, sendo, conseqüentemente, desativado e esquecido até 1975, quando foi transformado em Avenida Augusto Montenegro (**Figuras 04 e 05**).



Figuras 04 e 05: Momento de abertura e melhoramento da capacidade do trafego na Avenida Augusto Montenegro em 1978.

Fonte: Mensagens da prefeitura à câmara dos vereadores em 1978. Acervo da CODEM.

Na gestão de Ajax Cardoso d’Oliveira, na prefeitura de Belém, o presidente militar Ernesto Geisel veio à Capital para inaugurar a Estrada Municipal “BL-17”,

³ Lei Municipal nº 7.806, de 30 de julho de 1996, que delimita as áreas que compõem os bairros de Belém e dá outras providências.

sendo batizada de Avenida Augusto Montenegro, como mencionado anteriormente. Já na **Figura 06** mostra em visão panorâmica como ficou estruturada a via após a inauguração.



Figura 06: Visão panorâmica da Avenida Augusto Montenegro em 1978. A imagem mostra a estruturada via e o pouco adensamento populacional.

Fonte: DIÁRIO DO PARÁ. Edição de 26/03/1978. Arquivo da Biblioteca Pública do Estado do Pará, Arthur Vianna- CENTUR.

A via deixou de ser uma ferrovia para se transformar em uma Avenida⁴, com suas margens ocupadas, por uma população de características ainda rurais (DIJK; FIGUEIREDO, 1997). Os 15 quilômetros duplicados de pistas, levaram três anos para serem concluídos, de 1975 a 1978. O projeto de criação da Avenida foi financiado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e pela Prefeitura Municipal de Belém, custando cerca de Cr\$ 600 milhões de cruzados, moeda da época.

Existiam prós e contras em relação à criação da via, pois muitos membros da elite belemense alegavam que seria um investimento em uma obra para ninguém utilizar, sendo contrários à construção. Do lado oposto, em defesa da criação da Avenida pela prefeitura, usava-se o argumento de que a mesma “ligaria a cidade de

⁴ Com a abertura e transformação da ferrovia em Avenida, fomos levados a pensar no surgimento de uma periodização interna na Amazônia, a partir da Metrópole, que leva em consideração outro *padrão de circulação*, com uma complexidade em volta do rio, da ferrovia e depois da rodovia. Desse modo, alia-se a um padrão de organização em que a ferrovia ganha grande relevância para a circulação das pessoas, mercadorias e informações, bem como de abastecimento de alimento, pois nas suas margens se realizava a agricultura comercial, embora ainda pouco desenvolvida, o modo de vida agrário. Isso modifica a importância do rio na circulação de mercadorias e de pessoas. O padrão modifica-se novamente com a implantação rodoviária, momento em que surge no entorno da Avenida, uma complexidade urbana na circulação de comércio, de serviços e de pessoas, o que formaram os futuros bairros, a partir das aglomerações. Portanto o padrão que vemos surgir é Rio-Ferrovia-Rodovia.

Belém ao seu principal Distrito, através de uma Avenida de ‘Classe Especial’, [...] sendo objetivo de tal construção, a perspectiva do desenvolvimento socioeconômico da cidade [...]” (DIÁRIO DO PARÁ, 1996). Mostra-se então, que na década de 1970, já se criara uma expectativa da Avenida Augusto Montenegro, como um possível eixo de crescimento e um subcentro de serviços e mercadorias, como destaca o registro realizado pela administração municipal à época:

Quando concluída, terá satisfeito, com apreciável padrão, as necessidades imediatas de grande fluxo de tráfego existente entre a Vila de Icoaraci e Belém, ao longo dos seus aproximados 18 km.

Com efeito, além da ligação da vila com a malha urbana belenense e conseqüentemente com a rede rodoviária estadual e municipal, a rodovia proporcionará acesso rápido e seguro ao Estádio estadual Alacid Nunes, o Mangueirão, e as diversas fábricas existentes em sua rota, bem como atenderá à demanda de transportes ao matadouro do Maguari, dada a localização deste próximo a Icoaraci.

A fora isso, o prolongamento do eixo da Rodovia Augusto Montenegro deverá constituir a diretriz da futura PA 150 em direção ao centro, de vital importância para a infra-estrutura que atenderá ao complexo industrial que ora se instalará em Barcarena— o de alumínio. (MENSAGEM DA PREFEITURA À CÂMARA, 1975, p. 83)⁵.

Entende-se com a mensagem que havia um intenso tráfego de pessoas, mercadorias e produtos, antes da construção e melhoramento do que hoje se tem, como Avenida Augusto Montenegro. Observa-se também que se constrói a via para expansão, tanto intracitadina das circulações, quanto da mobilidade urbana, em nível regional metropolitano, além de que já fora projetada dentro da área de expansão urbana de Belém, justamente com o intuito de articular as ligações regionais possíveis.

A AUGUSTO MONTENEGRO DAS OCUPAÇÕES ESPONTÂNEAS, DOS CONJUNTOS HABITACIONAS E DA EXPANSÃO DA PROBREZA

As principais transformações na Avenida são iniciadas em 1978, período em que há um aumento exponencial da expansão urbana para seu entorno. Processo que resulta da verticalização e da estruturação do mercado imobiliário dentro da área central de Belém e, ainda, da expurgação do pobre, o não ‘consumidor’, para a periferia. Dessa forma Dijk e Figueiredo (1997) afirmam que são os resultados do processo de segregar o

⁵ Observa-se que os próprios documentos oficiais mencionam a Augusto Montenegro como rodovia.

pobre e o crescimento populacional da capital os causadores do rompimento das fronteiras da 1ª Léguas Patrimonial⁶ e do Cinturão Institucional⁷ da cidade.

A população direciona-se a Augusto Montenegro e à BR-316, transformando esses eixos nos novos espaços de assentamentos da população de baixa renda, por causa da existência de um contingente populacional, que não podia pagar para morar no centro. Restava a elas os espaços suburbanos distantes, desocupados e ainda com características de ruralidades.

Nas décadas de 1970/80 várias indústrias foram implantadas nos terrenos ao longo da via, a exemplo: Companhia de Refrigerantes do Pará (filial da multinacional Coca Cola), Hiléia Alimentos Ltda., IBFAM (Indústria Brasileira de Fármacos da Amazônia) e a Estacon Engenharia Ltda. Algumas se consolidaram e, até hoje estão alojadas na via, outras por dívidas e/ou falência, tiveram seus terrenos ocupados de forma clandestina, como é o caso da IBFAM. Das empresas que ocupavam vastas glebas e faliram, a Estacon Engenharia S.A, é um exemplo da modificação do uso urbano, pois no terreno que a empresa ocupava, foi incorporado pelo setor imobiliário, para a construção de um condomínio fechado vertical, o Parque Jardins, em uma área de 64.200m², no ano de 2009.

Revela-se, dessa maneira, a substituição das formas espaciais e das suas funções, coma produção de novos espaços. Galpões foram transformados em escolas, em lojas de departamentos, em almoxarifados, central de distribuição de materiais de construções e de gêneros alimentícios. Nesses espaços também foram implantadas instituições de ensino, como os Colégios *Sophos* e *Impacto*, um no quilômetro dois e o outro no quatro, respectivamente. No caso dos supermercados, o exemplo é o Atacadão Yamada, localizado no quilômetro 13, supermercado de atacados, de varejos e de produtos de departamentos, construído no local que antes era destinado à central de distribuição da mesma empresa⁸.

⁶ A Primeira Léguas Patrimonial constitui-se no marco inicial de ocupação da cidade, fundada em 12 de janeiro de 1616. Em 1º setembro de 1627, a Coroa Portuguesa cedeu com a carta de Doação e Sesmarias, toda a área contida em um raio de 1 léguas (6,6 km), a contar do Forte do Castelo. Esta área é conhecida como 1ª Léguas Patrimonial e seu limite corresponde, atualmente ao contorno definido pelas Av. Dr. Freitas e Perimetral (DIJK; FIGUEIREDO, 1997, p 17).

⁷ Chama-se de Cinturão Institucional, as áreas de grande extensão dentro do perímetro urbano, de propriedade dos Ministérios da Marinha, Aeronáutica e Exército, Aero-clubes, Aeroporto de Val-de-Cães, Universidade Federal do Pará, Embrapa/CPATU, Santa Casa de Misericórdia do Pará, Eletronorte e outras..., e que se localizam nas imediações dos limites da 1ª Léguas Patrimonial.

⁸ Esta empresa decretou falência no ano de 2016 e no espaço desse empreendimento foi construído uma filial do Grupo nacional Matheus, um supermercado de atacado e Varejo.

Outros empreendimentos também usam seus vastos terrenos para construir as grandes superfícies comerciais de supermercados, *supercentes* e lojas de departamentos, a exemplo do Supermercado e *supercenter* Líder, (construído ao lado da central de distribuição da empresa). A *Status* construções com a proposta de construção de um condomínio fechado em terreno de antigo sítio localizado no quilometro 13 da via aqui apresentada, evidencia as mudanças que aqui se apresenta.

Uma importante forma de ocupação pretérita da Avenida Augusto Montenegro, que deve ser mencionada, são as inúmeras ocupações espontâneas, que surgem por causa das várias glebas livres ao longo da Avenida, e também por causa da realidade econômica e do crescimento populacional pelo qual passava Belém. Nesse sentido, Alves (1997) destacou à época, que por causa dos problemas urbanos existentes na RMB, em particular, do difícil de acesso à moradia por pessoas de baixo poder aquisitivo, a cidade e a RMB teve um expressivo número de “invasões de terras” nas décadas de 1980 e 1990.

A referida autora afirma que essas invasões refletiam os problemas urbanos existentes nessa metrópole, mostrando que somente no eixo da Augusto Montenegro se concentraram cerca de 23% das ocupações de toda a RMB. Eram 53 ocupações espontâneas, de um total de 223 na RMB, com esses números Belém foi intitulada de capital das invasões (ALVES, 1997, p. 88).

A Avenida também era alvo das políticas públicas do governo estadual e federal para a resolução do problema habitacional, houve a construção de 29 conjuntos habitacionais populares, com mais de 14.812 unidades habitacionais. Isso por meio de uma política de atuação do IPASEP (Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado do Pará) e da COHAB-PA (Companhia de Habitação do Estado) sob o financiamento do BNH (Banco Nacional da Habitação), do SFH (Sistema Financeiro de Habitação) e da CEF (Caixa Econômica Federal). (TRINDADE JR., 1998; DIJK; FIGUEIREDO, 1997).

Entre os conjuntos habitacionais populares que contribuíram para o processo de incorporação histórica da Avenida Augusto Montenegro ao tecido urbano da cidade, pode-se citar o Conjunto Nova Marambaia, edificado pela COHAB-PA no quilômetro 1, no ano de 1967. Conforme Trindade Jr. (1993) os conjuntos habitacionais apareciam como a solução, por parte do governo, para a execução das obras de urbanização nas baixadas e nas áreas insalubres, como o caso das obras de saneamento no Igarapé das

Almas, que se tornou depois a Avenida Visconde de Sousa Franco, na área central da Cidade. Para um melhor entendimento o referido autor afirma que:

Para que se desse continuidade à recuperação dessa área de baixada, uma das condições foi a do remanejamento da população favelada ali existente. A idéia constante no programa era de transferência das famílias (266) para um conjunto residencial construído pela COHAB-PA para o bairro da Marambaia, em local ainda não efetivamente habitado e que na época se constituía em periferia distante de Belém – no início da rodovia Augusto Montenegro, rodovia de acesso ao distrito de Icoaraci. (TRINDADE JR., 1993, p. 129).

Foram construídas 834 unidades habitacionais das 2.500 previstas para esse conjunto, e mesmo com esses empecilhos a construção do Gleba-Marambaia, coloca-se como estratégia do Estado para expansão da malha urbana. Trindade Jr.(1993), menciona ainda que:

[...] a instalação do conjunto residencial abria possibilidade de expansão da malha urbana na periferia distante, valorizando ainda mais as áreas centrais, como de fato veio a acontecer posteriormente. Utilizou-se, para isso, a própria ação dos agentes sociais excluídos que seriam os pioneiros na produção do novo espaço residencial, mas que nele não permaneceriam. Hoje, no conjunto “Nova Marambaia” (Gleba I) não conseguimos encontrar nem uma dezena das famílias que para lá foram remanejadas. A população que habita esse conjunto apresenta um poder aquisitivo bem diferente daquele apresentado pelos moradores da “Vila Sarará”.

Assinala-se ainda que esse conjunto residencial, o primeiro a ser construído na área de expansão de Belém – hoje não é tão distante do centro da cidade, quando comparado a outros, inclusive de classe média e alta, localizados na periferia distante [outros conjuntos habitacionais foram construídos ao longo da Avenida Augusto Montenegro]- apresente-se praticamente urbanizado com infra-estrutura e serviços, inexistentes na época do remanejamento e que confirmam a valorização do espaço naquela área. (TRINDADE JR., 1993, p. 132-133).

Esse processo inicial de ocupação ficou a cargo da prefeitura e deveria ser acompanhado de alocação de serviços como iluminação pública, sistema de esgoto, abastecimento de água, implantação de praças, transporte coletivo, comércios, postos de saúde, etc. Essa implantação foi demorada, como na maioria dos outros 28 conjuntos habitacionais ali implantados, fato que motivou muitas famílias a deixarem o conjunto, porém é impossível negar a importância dessa construção para a ocupação da área periférica da cidade.

Outra importante intervenção habitacional à ocupação da Avenida foram os Conjuntos habitacionais Icoaraci I, II e III, também construídos pela COHAB-PA. Assim, como o Conjunto Cidade Satélite Nuneslândia construído pelo IPASEP.

Segundo o Diretor⁹ da Gestão de Projetos (GEPRO) da COHAB, os conjuntos Icoaraci, surgem para sanar o problema do déficit habitacional em Belém. Diferente do Conjunto Nova Marambaia, a construção das 1.550 habitações nos três conjuntos em Icoaraci, eram destinadas às pessoas que se inscreviam na Companhia, não era para atender as pessoas oriundas das desocupações como foi o Marambaia.

O terreno com mais de 70.000 m², foi desapropriado, e pertencia ao antigo Matadouro de Icoaraci. A estratégia segundo o Diretor da Cohab, era alocar a população nesse ponto, o quilômetro 14 da Augusto Montenegro, para integrar cada vez mais o Distrito de Icoaraci à Belém. A via na época já era o vetor de crescimento, destacou o entrevistado. Então a partir de 1975, conforme ficavam prontas as unidades habitacionais, a COHAB chamava, por número crescente de inscrição, as famílias para ocupa-las. Eram famílias de Belém e Ananindeua, pessoas com renda de até um Salário Mínimo naquele período.

De tal modo, essas incorporações provocaram um expressivo crescimento populacional que se configura em um adensamento da RMB. Esse adensamento de habitações deu-se em tipologias, que conforme Trindade Jr. (1998) eram “assentamentos espontâneos” as invasões de terras que Dijk e Figueiredo (1997) chamam de “tipologia da pobreza”, os dirigidos - os conjuntos habitacionais populares, por conta da conjuntura política em que foram construídos e os planejados.

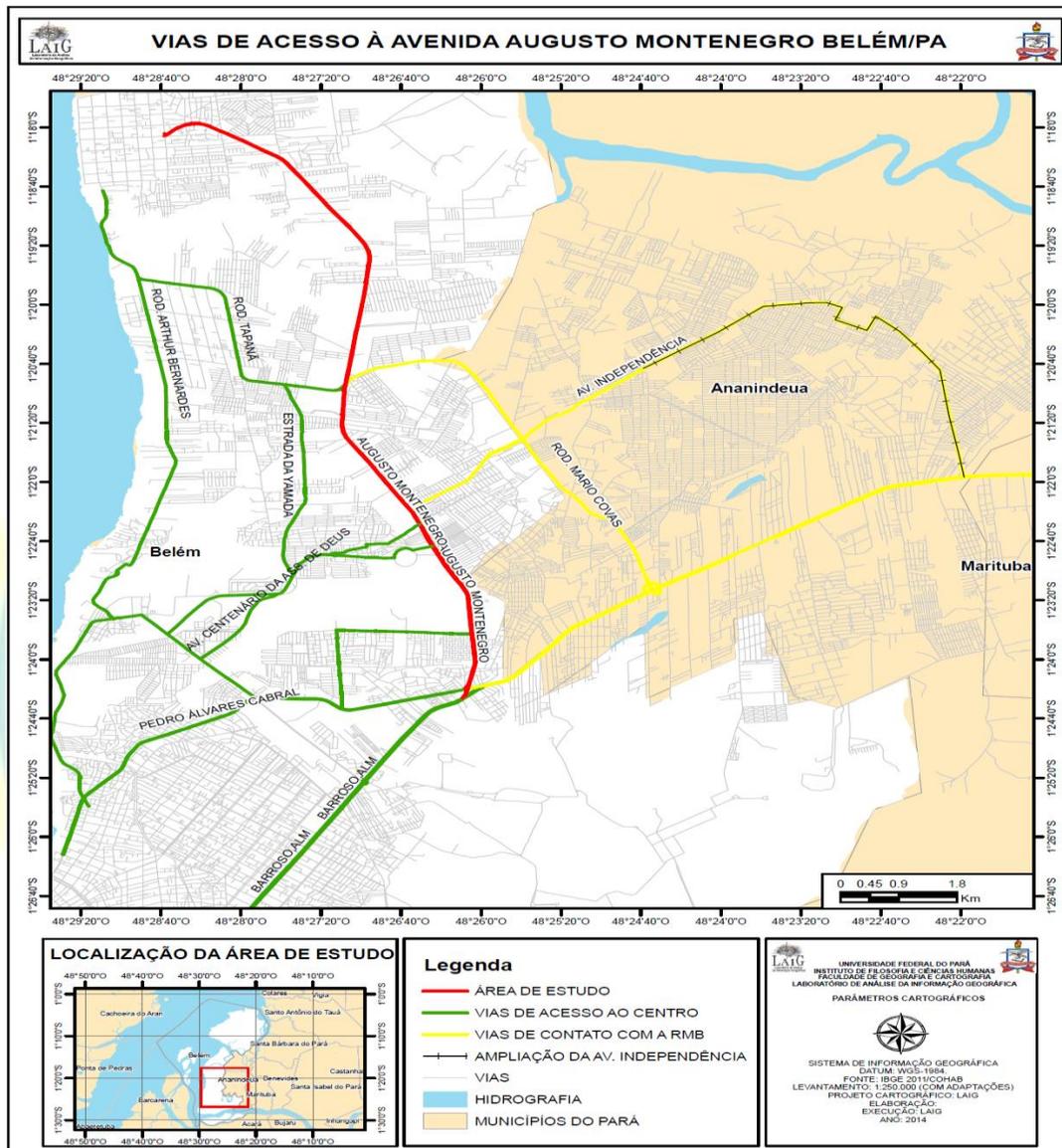
AS RENOVAÇÕES URBANÍSTICAS E A CHEGADA DO CAPITAL IMOBILIÁRIO FECHADO

Após o primeiro momento de modificações na produção do espaço da Avenida, ocorre uma intervenção Estatal para a sua “recuperação”, um projeto de revitalização urbanística depois de 18 anos de sua inauguração, no momento em que esse eixo viário já estava sendo ocupado intensamente. A complexidade urbana de seu entorno intensificou-se, há a abertura de uma ligação entre a rodovia Arthur Bernardes e a referida via, a Estrada do Tapanã, bem como a rodovia do Coqueiro, que liga a Augusto Montenegro à BR-316, como se pode visualizar no **mapa01**.

Já na década de 1980 era possível encontrar uma diversidade de construções, aparelhos de uso público e serviços nessa Avenida, tais como: comércios, indústrias,

⁹ Entrevista realizada no dia 18 de novembro de 2014 com o Diretor da sessão Gestão de Projetos da COHAB, o Engenheiro Civil José Puty.

conjuntos populares, clubes recreativos, condomínios fechados, invasões, casas de *shows*, motéis, bares, restaurantes, etc. A maioria direcionada a uma população de baixa renda, e assim conviviam “Barracos, bandidos e buracos entre as indústrias e as mansões”, como destacavam os jornais da época. (DIÁRIO DO PARÁ, 1996).



Mapa 01: Localização da Avenida Augusto Montenegro e das vias que dão acessibilidade ao Centro de Belém e à Região Metropolitana.
 Organização do Autor.

No início da década de 1990 foram contabilizados 16 conjuntos habitacionais de classe popular, 10 linhas de ônibus que trafegavam com destino a Icoaraci e a outras localidades, 53 ocupações espontâneas e a incorporação imobiliária com a construção de

seis condomínios fechados horizontais. (DIÁRIO DO PARÀ, 1996). Na **Figura07**, apresenta-se a estruturação da Augusto Montenegro, na referida década.

Nas **Figuras 07 e 08** realiza-se uma análise comparativa do expressivo crescimento no número de residências, loteamentos e do parcelamento do solo ao longo da Avenida Augusto Montenegro, entre os anos de 1998 (à esquerda) e 1977 (à direita).



Figura 07: Quilômetros “0 a 4” (à esquerda) e quilômetros “5 a 10”, da Avenida, anos de 1998 e 1977.
Fonte: CD de Evolução Urbana de Belém – CODEM/Prefeitura Municipal de Belém, 2002.



Figura 08: Comparações dos quilômetros “10 aos 13” (à esquerda) e dos “12 aos 15” (à direita) nos anos de 1998 e 1977.
Fonte: CD de Evolução Urbana de Belém – CODEM/Prefeitura Municipal de Belém, 2002.

É possível observar as transformações nas imediações da Avenida, como o adensamento de lotes parcelados, o que comprova claramente o processo de produção do espaço urbano. Mostra ainda como a incorporação financiada pelo Estado e pelo capital privado ocupando as glebas da área de expansão, provocou modificações contundentes na vida da cidade.

Em 1996, a Avenida Augusto Montenegro, já concentrava no seu entorno cerca de 100 mil habitantes, e por esse motivo o então prefeito Hélio Gueiros¹⁰, realizou a implantação de passarelas e viadutos, quando já havia passado 18 anos de sua inauguração, sendo a primeira ação de urbanismo à melhoria das condições da via. Porém essas ações não afetavam decisivamente as condições de vida e de segurança no entorno, e no próprio fluxo de trânsito, pois houve um aumento significativo na circulação de mercadorias, de capitais e de pessoas, mas o asfalto e a iluminação eram os mesmos da inauguração em 1978.

Assim, a Avenida que outrora era chamada de “via do futuro” e de “a rodovia que aproximara o futuro” (O LIBERAL, 1970), não tinha nenhuma infraestrutura, nem condições de circulação, pois as ações de melhoramento urbanístico e de infraestrutura não foram executadas na sua plenitude. Com inúmeros acidentes, a mesma ficou conhecida como “rodovia da morte” (DIÁRIO DO PARÁ, 1996).

É apenas na gestão de Edmilson Rodrigues¹¹ que ocorreu a principal reforma urbanística e de reconstrução da Avenida. A intervenção aconteceu depois de 20 anos de sua inauguração, com pavimentação, instalação de semáforos, faixas separando o trânsito de veículos particulares e ônibus, no canteiro central foi criada uma ciclo-faixa, com 1,20m de largura em cada pista, instalação de 12 araras para retirar o estereótipo de Avenida da morte. Essa “intervenção teve um caráter de urbanização”.

A Associação dos Trabalhadores da Avenida Augusto Montenegro (ATAM), juntamente com os moradores do entorno da Avenida, participaram desse processo de “urbanização”, colaborando com a prefeitura através da Secretaria Municipal de Urbanismo (SEURB), para retirar construções irregulares como muros, toldos e padronizar as placas, plaquetas, luminosos e *outdoors* que avançavam sobre a pista. Foram feitos 4,80 metros de recuo e o aumento das pistas. E, segundo os jornais da época, também foram retirados, “53 comércios construídos irregularmente em cima das

¹⁰ Prefeito Municipal de Belém de 1993 a 1996.

¹¹ Edmilson Brito Rodrigues foi prefeito do Município de Belém de 1997 a 2005.

canaletas, sendo, possível a limpeza de 12.662m de vala e a abertura de mais de 3.800m de canaletas”. (DIÁRIO DO PARÁ, 1998).

Após essa transformação urbanística, que assumia características de urbanização, por possibilitar condições de produção social da vida aos moradores de diversos bairros no entorno da Avenida, na **Figura 09**, revela-se a estruturação após a concussão dessas obras.

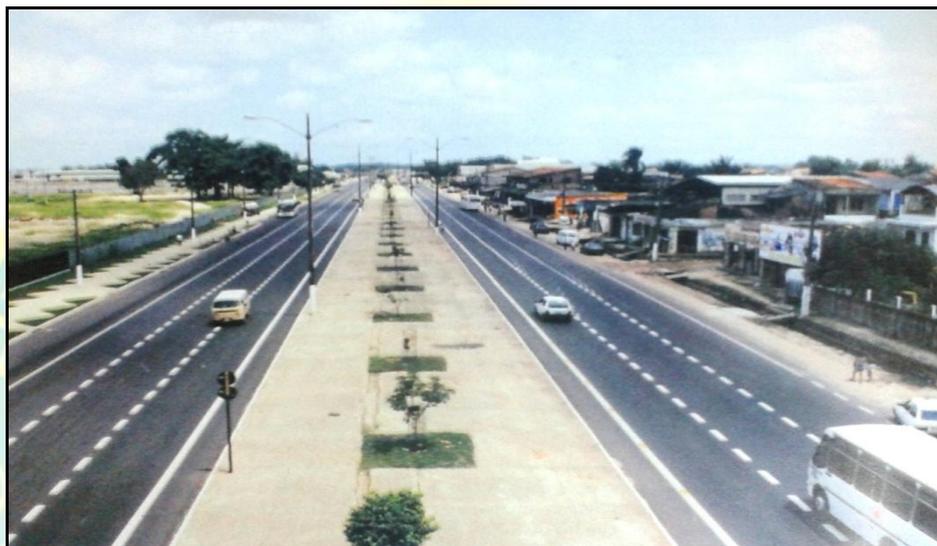


Figura 09: Avenida Augusto Montenegro após a reforma em 1998 pela prefeitura Municipal de Belém.

Fonte: Prefeitura Municipal de Belém, 1998. Acervo da CODEM/PMB.

O paisagismo e a arborização também fizeram parte da reforma, as passarelas localizadas na altura dos Conjuntos Marambaia, Panorama XXI e Morada do Sol, receberam jardinagem e ornamentação com plantas. O trevo do Conjunto Satélite recebeu três canteiros, também ornamentados e na entrada de Icoaraci foram realizados plantios de árvores. Por fim, foi implantada uma nova iluminação ao longo da Avenida, em pontos estratégicos, como nas frentes com Conjuntos Panorama XXI, Glebas I e II, localizados nos primeiros três quilômetros.

Em 1999, foi inaugurada a via “pronta para o futuro”, como anunciavam os jornais da cidade na época (O LIBERAL, 1999), era a via do futuro dos grandes empreendimentos comerciais e dos enclaves fortificados. Essa descrição das transformações urbanísticas e paisagísticas, realizadas ao longo da Augusto Montenegro, justificam-se devido se configurarem como a implementação de infraestrutura à ação do capital imobiliário, sendo o ponto de partida para o

entendimento do início do processo de especulação imobiliária e um possível fechamento da fronteira urbano-imobiliária, conforme Mendes (2015 e 2018)¹².

Nesse contexto, utilizando-se das ideias de Campos Filho (2001, p. 98), entende-se a especulação imobiliária como “[...] uma forma pela qual os proprietários de terra recebem uma renda transferida dos outros setores produtivos da economia, especialmente, através de investimentos públicos na infraestrutura e serviços urbanos”. Aspectos que ocorrem de maneira semelhante na Avenida Augusto Montenegro, promovida pela primeira vez pelo capital imobiliário, sob o título de uma via que já estava pronta para o futuro.

As ações urbanísticas de renovação e de estruturação urbana foram obras que contribuíram para a ocupação desse eixo viário. A administração municipal foi a grande promotora desse espaço, o que serviu para a promoção imobiliária Estatal (TRINDADE JR., 1998), visto que a utilização da redefinição urbanística para a produção de novos espaços conta com mais um leque de ações por parte do Estado. Tais ações dizem respeito: a redefinição de espaços através da renovação urbana, a degradação simbólica de certos lugares e produção de outros, e a expansão de fronteiras urbanas por meio da produção de novos espaços de moradia, são características que contribuem à ação do capital imobiliário e, também, produzem um sítio social fecundo à especulação.

Desse modo, após 20 anos da reforma de 1998, a Avenida ainda conta com a mesma infraestrutura. Uma intervenção que era voltada para uma Avenida em que a circulação se dava para 100 mil habitantes. Atualmente a Avenida Augusto Montenegro é local

¹² A concepção de fronteira urbano-imobiliária que utiliza-se nesse trabalho, é a mesma que Trindade Jr. (1998) utilizou para falar da formação metropolitana de Belém estudando, também, o eixo rodoviário aqui trabalhado. Desse modo o referido autor, embasado nas construções teóricas de Lavinas; Ribeiro (1991) que aludem que a ideia de fronteira urbano-imobiliária aparece como *locus* da expansão de uma atividade e do povoamento, o crescimento demográfico, que decorre do crescimento da dinâmica do mercado e da divisão do trabalho social. É a abertura do espaço construído, processo de reprodução das classes dentro do urbano e o Estado é partícipe, ativo, nesse processo de reprodução do urbano e composição do espaço metropolitano, em que a classe baixa será a responsável pela abertura da fronteira. Neste sentido Lavinas; Ribeiro (1990 *apud* Trindade Jr., 1998, p. 154-155) afirmam que: “*Na cidade encontramos, então, a coexistência de diversas formas de produção da moradia que tendem a gerar uma segmentação do espaço urbano. Há pedaços, com efeito, nos quais a terra já se transformou predominantemente num equivalente de capital... Outros segmentos da cidade constituem-se em pedaços em transição, nos quais a terra circula sob a égide de uma pluralidade de formas de produção: produção rentista, produção sob encomenda do usuário, autoprodução, pequena incorporação, incorporação pública etc... na periferia tem prevalecido os loteamentos realizados por pequenos empreendedores descapitalizados – irregulares e clandestinos – e a autoprodução de moradia. Essas formas de produção constituem-se uma espécie de frente de expansão das relações capitalistas, já que dilatam as fronteiras do mercado de terras.*”

de circulação de cerca de 500 mil habitantes¹³; um crescimento caracterizado por ocupações espontâneas, residências, conjuntos habitacionais e os espaços elitizados de moradias, bem como por empreendimentos de serviços e comércios, que se implantaram sem o acompanhamento de infraestrutura, a não ser ações pontuais, mas ainda assim, a Avenida é importante ao capital imobiliário (MENDES, 2015).

Registra-se no cotidiano de quem passa na Augusto Montenegro, engarrafamentos em quase toda sua extensão, tanto no sentido Icoaraci-Entroncamento, quanto no sentido Entroncamento-Icoaraci. Foram realizadas algumas obras para amenizar a intensa circulação na Avenida, como a construção da Avenida Mário Covas, que interliga Belém ao Conjunto Cidade Nova e à BR-316, na cidade de Ananindeua, assim como a abertura da Avenida Independência, ligando a Augusto Montenegro a uma saída alternativa à BR-316, como constam no **mapa01**.

Entram nesse rol das ações de mobilidade a continuação da Avenida Independência, obra executada pelo governo do Estado¹⁴ que ligou diretamente a Augusto Montenegro com o terceiro município da RMB, Marituba. Tal obra configura-se como uma alternativa à saída e entrada em Belém, contribuindo ao entendimento de como a via estudada nesse artigo, funciona como elo importante da cidade central aos demais espaços da RMB.

Nessa mesma promoção do urbano ou da acessibilidade, em 2010 o Governo do Estado (na gestão de Ana Julia Carepa¹⁵) construiu a Avenida Centenário da Assembleia de Deus, para tentar sanar os engarrafamentos na Augusto Montenegro. Que parece que já estava anunciado: o esgotamento da circulação na Avenida. Essa obra é uma continuação da Avenida Independência, ligando a Augusto Montenegro ao centro de Belém, através da conexão com as Avenidas Júlio Cesar e Pedro Álvares Cabral.

O anúncio de “rodovia do futuro”, como mencionado no passado, que realmente mostra-se efetivado. E se confirmou napesquisa de Mendes (2015), mencionando como as ações foram realizadas para efetivar um futuro mercadológico a essa porção de Belém. A via encontra-se à beira de um colapso, pois na análise de apenas 500m, do quilômetro quatro, é possível encontrar: um grande supermercado, dois postos de

¹³ IBGE, Censo Demográfico de 2010.

¹⁴ No momento de desenvolvimento da pesquisa quem governa o Estado do Pará é Simão Jatene do PSDB (2010 a 2014). Tenso sido reeleito para um novo mandato (2015 a 2018). A Avenida Independência que conecta Belém, por meio da Avenida Augusto Montenegro, à Marituba, foi inaugurada na metade do ano de 2016.

¹⁵ Ana Julia Carepa (PT) governou o Estado do Pará de 2006 a 2010.

gasolina, nove espaços elitizados de moradia (alguns de médio padrão e outros três de luxo), três escolas, uma faculdade, pequenas lojas, um *shopping center*, duas grandes farmácias, duas lojas de *fast food*, três bancos, quatro postos de gasolina e mais dois residenciais com vários blocos de apartamentos.

A urbanização que antes era ideal nos termos de Lefebvre (2008) torna-se real. Uma produção do espaço em toda a extensão dos 15 quilômetros da Avenida, o mais valorizado, por ser bastante concentrado por serviços e condomínios, visto que os setores imobiliário atraiu os empreendimentos, as lojas, os bancos, as escolas; todos os serviços que se alocam na Avenida promovem acessos a produtos não disponíveis antes. Mas também trazem problemas, tanto de trânsito, quanto ambientais e sociais, como o de uma “nova segregação” e o da própria fragmentação da cidade na reconfiguração metropolitana.

De tal modo, observa-se um “novo cenário” sendo traçado para a reprodução do capital e o crescimento da Avenida Augusto Montenegro. Na antiga gestão da prefeitura¹⁶ de Belém, foi lançado e começou a execução do projeto *Bus Rapid Transit* Belém - (BRT-Belém), com conclusão apenas da primeira parte que não resolveu os problemas de trânsito da cidade. Atualmente o projeto consiste em um sistema de ônibus sobre pistas exclusivas de alta capacidade e velocidade, que vem com a promessa de oferecer serviço rápido, confortável, eficiente e de qualidade à população usuária do transporte coletivo, concebido para atender a 45 mil passageiros por hora.

O BRT-Belém funcionará com um sistema de ligação de transporte que vai do distrito de Icoaraci ao bairro de São Brás, com vários terminais de embarque ao longo do percurso, e terminais de integração com as linhas de ônibus tradicionais que virão dos bairros ao encontro do corredor do sistema BRT. A obra foi estimada em aproximadamente R\$ 400 milhões de reais, sendo executada em um cronograma de 15 meses. Mas a contrariedade é observar que a prioridade de execução do BRT, foi dada à Avenida Almirante Barroso, ficando apenas para a via aqui apresentada, inaugurações parciais, com graves problemas de estruturação na pista nos demais quilômetros. A **Figura 10** apresenta uma projeção da Avenida Augusto Montenegro com a implantação do BRT.

¹⁶ No momento do desenvolvimento da pesquisa, a gestão da prefeitura Municipal de Belém era de Duciomar Gomes da Costa (2005 a 2012).



Figura 10: Imagem projetada da Avenida Augusto Montenegro, após a implantação do Projeto BRT- Belém.

Fonte: Portal da Prefeitura Municipal de Belém, 2012.

Para entender a importância do BRT à população que depende do transporte coletivo e que trafega pela Augusto Montenegro, na via trafegam 718 ônibus coletivos¹⁷, divididos em 65 linhas, organizados por 19 empresas de transporte, todas privadas. Ao se observar esses dados do órgão oficial de transporte de Belém, a Superintendência de Mobilidade Urbana (SEMOB)¹⁸, percebeu-se que todos os bairros e conjuntos habitacionais, dispersos pelos 15 quilômetros, são atendidos pelo transporte coletivo. Com uma média diária de 12.330 passageiros¹⁹.

Para tanto, é inegável quão importante será a Avenida Augusto Montenegro no futuro da cidade. Desde a sua inauguração e a própria localização geográfica, já se afirmara que a via seria a área de expansão urbana de Belém, mas não se mencionava, todo esse crescimento demográfico, com 500 mil habitantes residindo no seu entorno.

Por fim é preciso situar que há forte presença estatal ao longo da Avenida, que contribuiu para sua ocupação e seu processo de incorporação da periferia distante.

¹⁷ 718 ônibus parece ser um número expressivo e satisfatório para atender a população de cerca de 250 mil habitantes usuários de transporte coletivo, no entanto não é. Esses coletivos em sua grande maioria são antigos, insalubres, sujos e sem manutenção. É “normal” observar, não raramente, ônibus parados ao longo da via por falta de manutenção e/ou com uma lotação superior a sua capacidade. O transporte coletivo, que em Belém não é público.

¹⁸ A SEMOB através de ofício forneceu informações acerca do transporte público circulante pela Avenida aqui estudada. A superintendência disponibilizou duas tabelas: uma intitulada “Dados Operacionais do Sistema de Transporte Público-Privado de Belém (STPP)” e a outra “Linhas que operam na Avenida Augusto Montenegro – resumo de programação por empresa”.

¹⁹ O número total da população que utiliza o transporte coletivo em dias úteis ultrapassa os 800 mil. No entanto, é preciso entender que o cálculo feito tem como base o número de passagens registradas nas catracas dos ônibus. Dessa forma, há um aumento considerável, visto que existem vários passageiros que não utilizam todo dia os coletivos e outros que vão esporadicamente fazer atividades localizadas na rodovia.

Sendo contabilizados, mais de sete órgãos da administração pública do Estado do Pará e da Prefeitura Municipal de Belém, que ajudavam a promover a ocupação da via.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo histórico que se delineou nesse artigo é pautado nas ações e intervenções do Estado, sobretudo nas da Prefeitura de Belém e do Governo do Estado, assim como nas dos vários agentes produtores do espaço urbano. Assim, expôs-se como alocação de infraestruturas resultou e contribuiu, em grande parte, à intensificação da urbanização nessa parte de Belém e, também, como houve um crescimento atraído pelas intervenções urbanísticas, paisagísticas e infraestruturais, na criação do capital social ao mercado imobiliário.

Nesse sentido entender o processo de produção do espaço ao longo da Augusto Montenegro, possibilitou perceber como os bairros, os conjuntos habitacionais e as ocupações espontâneas foram se avolumando do entorno dessa Avenida no passar dos anos. Tudo isso resultado dos processos contraditórios que se colocaram como reflexos da produção capitalista que acontecia, de maneira desigual e segregatória no centro de Belém, com a construção de edifícios e a renovação urbanística das baixadas.

Relatou-se aqui como as classes econômicas, no decorrer do processo histórico, produziram novos espaços e por fim uma nova força de atração à Augusto Montenegro, colocando-a como central à dimensão da RMB. As modificações da estrutura ferroviária para a rodoviária, modifica também os usos do solo urbano e formas habitacionais.

Assim sendo, as dimensões futuras para a Augusto Montenegro, com a possibilidade de construção e término do BRT-Belém como possibilidade de modificações e valorização do espaço no entorno da Avenida. A valorização do espaço, a transformação de centralidades com dimensões metropolitanas são processos presentes para as dimensões de produção do espaço aqui tratadas.

REFERÊNCIAS

ALVES, J. V. S. *Belém: a capital das invasões*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

CAMPOS FILHO, C. M. Cândido Malta. *Cidades brasileiras: seu controle ou o caos*. 4 ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CRUZ, E. Conclusão da Estrada – Ramais do Pinheiro e do Prata, Contrato Pereira, Barbosa & Cia. 1988-1908. In: _____. *A estrada de ferro de Bragança: Visão Social, Econômica e Política*. Belém: SPVEA/Setor de Coordenação e Divulgação, 1955.

_____. *Belém: Aspectos Geo-sociais do Município*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1945.

DIÁRIO DO PARÁ. *Jornal*. Caderno A- Rodovias. Edição de 07/04/1996 – Arquivo Público da Biblioteca do Estado do Pará- Arthur Vianna, CENTUR.

DIAS, M. B. *Urbanização e ambiente urbano no Distrito Administrativo de Icoaraci, Belém-Pa*. São Paulo: Tese (Doutorado em Geografia Humana), USP/ FFLCH, 2007.

DIJK, A. I. N. V.; FIGUEIREDO, L. A. *A ação do capital imobiliário na produção de habitação popular: Estudo na área de expansão de Belém*. Monografia de especialização – Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

IBGE, Cidades. *Dados demográficos da contagem populacional 2012*. Disponível em <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>, 2012.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora Ufm, 2008.

MENDES, L. A. S. *Espaços elitizados de moradia e consumo: a reestruturação urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da Região Metropolitana de Belém*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

_____. Fechamentos urbanos: moradia, consumo e imobiliário na Metrópole belemense. *Revista GeoAmazônia*, v. 6, p. 53-72, 2018.

O LIBERAL. *Jornal*. Bem-te-vis geram nova polêmica. Caderno Atualidades. Belém, 1999.

_____. *Jornal*. Nem tão lento nem tão rápido- engenheiro propõem mudanças no limite de velocidade definido pela Ctbel para a Augusto Montenegro. Caderno Atualidades. Belém, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM. Lei nº 6.38, de 13/06/1967. *Denomina de Avenida Augusto Montenegro uma das artérias da cidade*. Belém, 1967.

_____. Lei 7806 de 30/07/1996. *Divisão de Bairros*. Belém, 1996.

_____. *Mensagem do Prefeito à Câmara dos Vereadores no ano de 1999*. Belém, 1999.

_____. *CD de Evolução Urbana de Belém – CODEM/Prefeitura Municipal de Belém*, 2002

TRINDADE JR., S.-C. C. *Produção do espaço e diversidade do uso do solo em área de baixada saneada–Belém(PA)*. Dissertação (Mestrado em planejamento do desenvolvimento) - Universidade Federal do Pará, Belém, 1993.

_____. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana*. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.