

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E O DIREITO A CIDADE: Ausência de transporte público por ônibus para os conjuntos habitacionais implementados pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em Abaetetuba/PA.

José Edielson Amaral Moraes¹
Eliza Maria Almeida Vasconcelos²
Tayná Silmara Lima da Silva³
Samara Cunha Soares⁴

RESUMO

A questão habitacional e de mobilidade aparecem como pilares fundamentais e determinantes no debate sobre acesso à cidade. Resultante disso, destaca-se o transporte público como instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades como resposta a uma crise urbana materializada pela precariedade de mobilidade que vem sendo agravada pela segregação socioespacial. O objetivo principal do estudo recaiu sobre a caracterização do processo de mobilidade no contexto urbano do Município de Abaetetuba/PA através do levantamento das ofertas e demandas dos serviços de transportes públicos e compreender os impactos socioeconômicos, territoriais e a (im)possibilidade das garantias à mobilidade urbana para acesso à cidade. Esta produção é exploratória, de natureza quantiquantitativa; utilizou-se de revisão bibliográfica e análise documental, técnica de coleta de dados e aplicação de questionário. O transporte é um serviço essencial que representa inclusão e desenvolvimento socioeconômico, promoção à equidade, principalmente no que se refere aos conjuntos habitacionais do PMCMV.

Palavras-chave: Habitação; Segregação Socioespacial; Transporte.

ABSTRACT

The housing and mobility issues appear as fundamental and determining pillars in the debate about access to the city. As a result, public transportation stands out as an instrument to direct the urban development of cities as a response to an urban crisis materialized by the precariousness of mobility that has been aggravated by socio-spatial segregation. The main objective of the study fell on the characterization of the mobility process in the urban context of the city of Abaetetuba/PA through the survey of offers and demands of public transport services and to understand the socioeconomic and territorial impacts and the (im)possibility of guarantees to urban mobility to

¹ Faculdade Serra Geral; Estudante de Pós-graduação em elaboração e planejamento de projetos sociais; edielsonmoraes4@gmail.com.

² Professora da Universidade Federal do Pará (UFPA); Doutorado; marelisa@ufpa.br

³ Universidade Federal do Pará (UFPA); Bacharelada em Serviço Social; taynasilmara@gmail.com

⁴ Faculdade Serra Geral; Estudante de Pós-graduação em Políticas Públicas; samarsoares23@gmail.com

access the city. This production is exploratory, of a quantiquantitative nature; it used a literature review and document analysis, data collection technique and questionnaire application. Transportation is an essential service that represents inclusion and socioeconomic development, promoting equity, especially with regard to the housing developments of PMCMV.

Keywords: Housing. Socio-Spatial Segregation. Transportation.

1 INTRODUÇÃO

Posicionadas em discussões sobre o espaço urbano, a questão habitacional e de mobilidade aparecem como pilares fundamentais e determinantes no debate sobre acesso à cidade. É no espaço urbano capitalista, fragmentado, articulado, cheio de símbolos, campo de lutas definido por Corrêa (2004), que fenômenos como a urbanização e industrialização surgiram e acarretaram grandes demandas às cidades. Resultante disso, destaca-se o Transporte como importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades que responde a uma crise urbana materializada principalmente, pela precariedade de mobilidade e segregação socioespacial.

Desta forma, a oferta de Transporte Público Coletivo Urbano (TPCU) para cidades acima de 100 mil habitantes - como é o caso do Município de Abaetetuba (PA) - representa um instrumento de fundamental importância, principalmente com o processo de reestruturação do espaço urbano que tem se expandido e aumentado as demandas por transporte coletivo, afim de garantir os deslocamentos diários de acesso ao trabalho, escola, saúde, lazer, equipamentos urbanos e outros desejos de mobilidade destinados ao acesso à cidade de forma totalizante.

Com intuito de tratar de tais questões, o objetivo principal do estudo recaiu sobre a caracterização do processo de mobilidade no contexto urbano, portanto, buscou-se levantar as ofertas e demandas dos serviços de transportes públicos do Município de Abaetetuba (PA) e compreender os impactos socioeconômicos, territoriais e a (im)possibilidade das garantias de direitos à mobilidade urbana para acesso à cidade.

Neste sentido, toma-se como campo empírico de referência investigativa, a identificação e análise da segregação socioespacial sofrida pelos Conjuntos

Habitacionais (C.H) do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em virtude da ausência de TPCU em Abaetetuba, haja vista que as ofertas de serviços e equipamentos públicos estão concentrados no centro urbano da cidade onde há toda a dinâmica comercial do Município.

Essa realidade mostra-se como rico campo de discussões, reflexões e intervenções para o serviço social desbravar, pois sendo a realidade social dialética, acompanhada de uma série de transformações positivas e negativas, as políticas urbanas como habitação, transporte, mobilidade urbana; representam um mundo de dualidade e de explosão das mais diversas expressões da questão social.

Este estudo tem como perspectiva teórico-metodológica a utilização de autores que tratam da questão urbana, principalmente da segregação socioespacial como Silva et al., 2018. Esta produção é exploratória, de natureza quantitativa e qualitativa; utilizou-se de revisão bibliográfica para compreender a empiria em estudo, e análise documental de órgãos públicos da administração municipal de Abaetetuba. Utilizou-se ainda, técnica de coleta de dados com aplicação de questionário.

2 TRANSFORMAÇÕES HISTÓRICO-SOCIAIS E A CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO MUNICÍPIO DE ABAETETUBA (PA)

O Município de Abaetetuba é a 7º cidade mais populosa do estado do Pará, estimada em uma população de 160.439 habitantes (2021), nona maior cidade do estado segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O Município Brasileiro pertence a Mesorregião [2021] do Nordeste Paraense e Microrregião de Cametá que se constitui pelos distritos: Abaetetuba (sede) e a Vila de Beja.

A gênese do Município de Abaetetuba é iniciada com a chegada de Francisco de Azevedo Monteiro (português que em busca de riqueza, partiu para o chamado novo mundo), ao chegar no local (no qual era proprietário de uma Sesmaria⁵), resolve dá vazão a sua religiosidade com a construção da Capela de Nossa Senhora da

⁵ Sesmarias eram lotes de terra inculta que os Reis de Portugal cediam a quem se dispusesse a cultivá-las. MACHADO (1986, p. 26).

Conceição. Essa construção promoveu o agrupamento de alguns casebres dando origem a um povoado, no qual Francisco Monteiro nomeou de Povoado de Nossa Senhora da Conceição do Abaeté, posteriormente abreviado para ABAETÉ⁶. (MACHADO, 1986, p. 26).

A nomenclatura Abaeté perdurou até a publicação do Decreto – Lei 4 505, de 30 de setembro de 1943 do governo do Estado do Pará, foi instituído o nome “Abaetetuba”,⁷ sugestão dada pelo historiador Jorge Hurguey. Assim o Município de Abaetetuba perdura com esse nome até hoje. (MACHADO, 1986, p. 30).

O Município de Abaetetuba passou por mudanças na configuração de seu espaço, a população que outrora era majoritariamente rural, passa a ser urbana. Esse cenário conta a partir da análise de indicadores registrados pelos Censo do IBGE. Os dados mostram que seu primeiro censo (1970) a população era maciçamente rural, cenário que muda completamente e pode ser vislumbrado 40 décadas depois, com o último censo (2010) em que a população urbana assume destaque. Esse cenário está muito bem representado na tabela abaixo:

Tabela 1 - População urbana e rural (número e percentual) do município de Abaetetuba entre os anos de 1970 e 2010

ANOS	POPULAÇÃO URBANA	(%)* URBANA	POPULAÇÃO RURAL	(%)* RURAL	TOTAL NUMÉRICO
1970	19785	34%	37735	66%	57520
1980	33748	45%	40793	55%	74541
1991	56389	56%	43600	44%	99989
2000	70843	59%	48309	41%	119152
2010	82998	59%	58102	41%	141100

Fonte: IBGE - Censo Demográfico – Tabela produzida pelos autores

O crescimento populacional de Abaetetuba pode ser explicado por dois fatores:

6 O termo Abaeté é originário do Tupi, significa “homem forte, valente e prudente. Homem ilustre”. MACHADO (1986, p. 30).

7 O nome é a junção de ABAETÉ mais o sufixo TUBA, que em Tupi significa “lugar de abundância”. O nome significa lugar de homens ilustres e verdadeiros. (MACHADO, 1986, p. 30).

- Abertura rodovia da PA-252, conhecida como Alça Viária, proporcionou a ligação de malha rodoviária entre o Município de Abaetetuba e a capital do estado, aglutinando a explosão urbana.
- Incorporações das primeiras multinacionais – no município vizinho de Barcarena – Alumínio do Brasil (Albras)-Alumínio do Norte (Alunorte).

Esses dois fatores são retratados por Pena et al (2021)

[...] Com o passar das décadas não apenas Abaetetuba, mas também a Região de Integração do Tocantins sofre um processo de crescimento da população causado por obras de infraestrutura, tais qual a construção da Alça Viária, que liga a capital Belém a vários municípios da região (PENA, 2021, p.2).

Ferranti (2013) retrata o cenário que Abaetetuba passa a ter ao se referir ao ingresso de grandes empresas que acarretaram diversões problemas, inclusive o inchaço populacional no Município.

A partir da migração decorrente na década de 80, com a implantação dos projetos ALBRÁS/ ALUNORTE, no município vizinho de Barcarena. Isso provocou um inchaço populacional com pessoas provenientes do interior do município e mesmo de fora dele, a maioria em busca de uma vaga nas subempreiteiras do projeto mencionado[...].Essa corrida desenfreada a Abaetetuba provocou inúmeros problemas, como a improvisação habitacional desordenada, a falta de infraestrutura urbana, a falta de qualificação profissional, a prostituição, promiscuidade, o crescimento da violência, a delinquência infanto-juvenil, o avanço do tráfico de drogas e do contrabando[...]. (FERRANTI, 2013, p. 29)

O aumento populacional de Abaetetuba, promovido a partir da construção de infraestruturas viárias, que por consequência, viabilizaram o ingresso de grandes empreendimentos, metamorfosearam o espaço urbano do Município promovendo o aparecimento de questões como: dispersão urbana, acelerada expansão territorial, crescimento desordenado da cidade, saturação das suas principais vias de transporte; limitações e precariedades de mobilidade, problemas de moradia, segregação socioespacial, falta de planejamento urbano etc.

3 PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA (PMCMV) NO MUNICÍPIO DE ABAETETUBA

PROMOÇÃO



APOIO



Com intuito de amenizar o déficit habitacional no Brasil e ao mesmo tempo aquecer a economia (mercado da construção civil), cria-se por meio de Medida Provisória nº 459, de 25 de março de 2009 e posteriormente convertida na Lei 11.977, de 7 de julho de 2009⁸, o PMCMV. O programa conforme expresso em seu art. 1º afirma ter como finalidade:

1º O Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV tem por finalidade criar mecanismos de incentivo à produção e aquisição de novas unidades habitacionais, requalificação de imóveis urbanos e produção ou reforma de habitações rurais, para famílias com renda mensal de até dez salários-mínimos [...] (BRASIL, 2009).

O PMCMV⁹ apresenta-se como o carro chefe do governo federal no que se refere a política de habitação. Esse programa oferece oportunidade de aquisição de unidades habitacionais, principalmente as pessoas de baixa renda (a faixa 1), que se viam impossibilitadas por essa aquisição. O público usuário ao qual destina-se o programa é dividido em três faixas de renda previstas para enquadrar as famílias a serem beneficiadas, os critérios são regidos pela portaria 163/2016. Conforme pode ser visto no quadro abaixo:

Quadro 1 - Faixas de renda do PMCMV

FAIXA	RENDA
Faixa 1	Famílias que possuem renda de até R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais)
Faixa 1,5	Famílias com renda de até R\$ 2.600,00 (dois mil e seiscentos reais)
Faixa 2	Famílias com renda de até R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
Faixa 3	Famílias com renda de até R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

Fonte: Portaria 163/2016 - Elaborado pelos autores

Em Abaetetuba, a Política de Habitação passa a ser executada através da implementação de programas habitacionais nos níveis Federal (PMCMV Urbano e Rural, FNHIS) e Estadual (Sua Casa). Os trabalhos desempenhados no âmbito da

8 Houve diversas alterações legais das condições de financiamento, regulamento dos fundos e regularização fundiária que dão suporte ao PMCMV. Destaca-se a Lei 11.124/2005 que criou o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS).

9 O PMCMV já teve duas fases de implementação. A primeira, vigente de 2009 a 2011, iniciado no segundo mandato do governo Lula, e a segunda, que perdurou de 2011 a 2014, durante o primeiro mandato do governo Dilma Rousseff.

habitação correspondem, principalmente, à execução dos grandes programas habitacionais, como é caso do PMCMV, conforme pode ser visto no quadro abaixo:

Quadro 2 - Situação dos conjuntos habitacionais do PMCMV no município de Abaetetuba

CONJUNTO HABITACIONAL	U.H CONTRATADAS	U.H ENTREGUES	STATUS	ANO DA ENTREGA
Residencial Abaetetuba	500	500	Entregue	2012
Residencial Green Grove	456	456	Entregue	2012
Residencial Aquiles	102	102	Entregue	2015
Residencial Angelim	222	222	Entregue	2023
Residencial Chico Narrina	800	-	Em construção	X

Fonte: Relatório de transição- Elaborado pelos autores

No total foram 2080 unidades habitacionais contratadas. Foram entregues 1208 (o Residencial Angelim foi entregue recentemente 2023 pelo próprio presidente Lula) faltando ainda 800 Unidades (fase de construção) do Conjunto Chico Narrina.

4 A EVIDÊNCIA DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL SOFRIDA PELOS CONJUNTOS HABITACIONAIS DO PMCMV EM ABAETETUBA

A exemplo de muitas cidades brasileiras, Abaetetuba enfrenta diversos fenômenos urbanos, como por exemplo a segregação socioespacial. Esse tipo de manifestação advinda da expansão do espaço urbano, se firma sobretudo a partir da construção de áreas habitacionais cada vez mais distantes dos centros urbanos. Áreas estas caracterizadas por residenciais dispersos, ocupadas por uma população que necessita realizar deslocamentos diários, a fim de acessar o núcleo da cidade (centro) e seus equipamentos/serviços essenciais de manutenção da vida social.

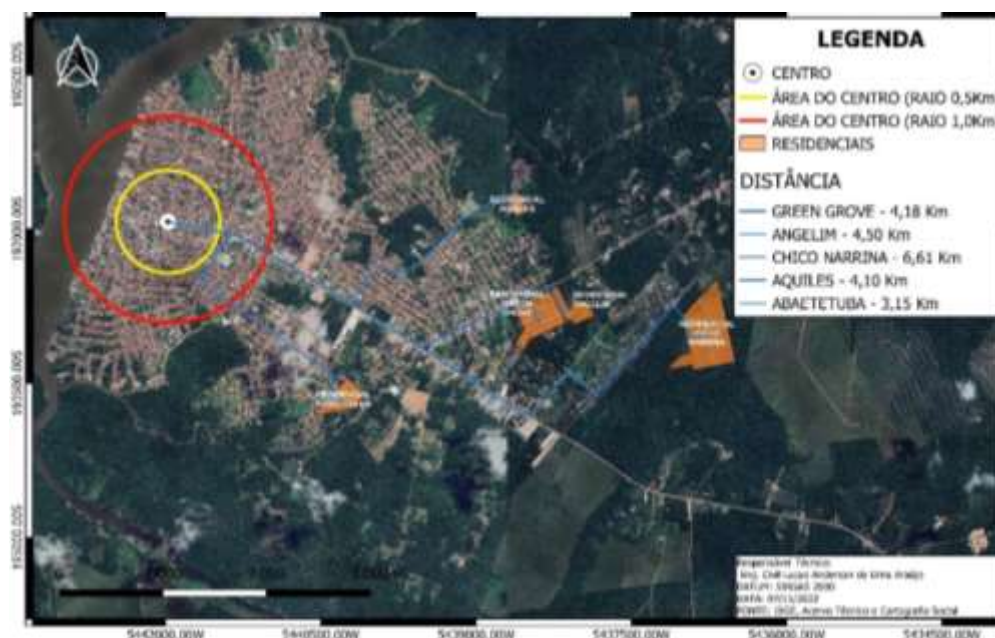
Segundo Silva et al. (2018), a formação das cidades contemporâneas vem sendo marcada por essa lógica segregadora, na qual o contingente de trabalhadores de baixa renda afasta-se das áreas centrais e desloca-se para as áreas sem infraestrutura. Estes espaços são reconhecidos por periferias, áreas de baixadas, favelas, entre outros tipos de denominações.

O enfrentamento de tal questão, está relacionada a espacialidade urbana, principalmente nas configurações de políticas habitacionais que historicamente vem negando a inclusão social e reforçando a segregação socioespacial dos mais pobres, ao destinar-lhes moradias nas áreas mais distantes dos centros urbanos desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais. Situação essa contida no PMCMV e perfeitamente explicitada por Ribeiro (2019).

Os estudos referentes a lógica da política habitacional, como o Programa “Minha Casa, Minha Vida”, avançam mais sobre o conceito de segregação, visto que o processo da escolha dos locais das obras pelo Estado é de responsabilidade da prefeitura, que de forma imposta pelo projeto de construção das unidades habitacionais, o morador de baixa renda torna-se refém da necessidade de um imóvel distante das áreas centrais, fugindo das atuais moradias precárias, do alto valor nos alugueis e/ou a saída dos cômodos e puxadinhos muitas vezes autoconstruído nas casas dos próprios familiares como alternativa do “morar”.(RIBEIRO, 2019, p. 3270).

No Município de Abaetetuba o acesso à cidade de forma democrática é perseguido pelo fenômeno da segregação socioespacial, essa característica se evidencia com a construção de conjuntos habitacionais do PMCMV longe da dinâmica urbana da cidade. Conforme pode ser visto no mapa abaixo

Mapa 1 - Identificação dos conjuntos habitacionais do PMCMV em relação ao Centro Urbano da Cidade de Abaetetuba



Fonte: IBGE/acervo técnico/cartografia social/google Earth pro – Mapa Elaborado pelo autor com suporte técnico de Lucas Anderson

PROMOÇÃO



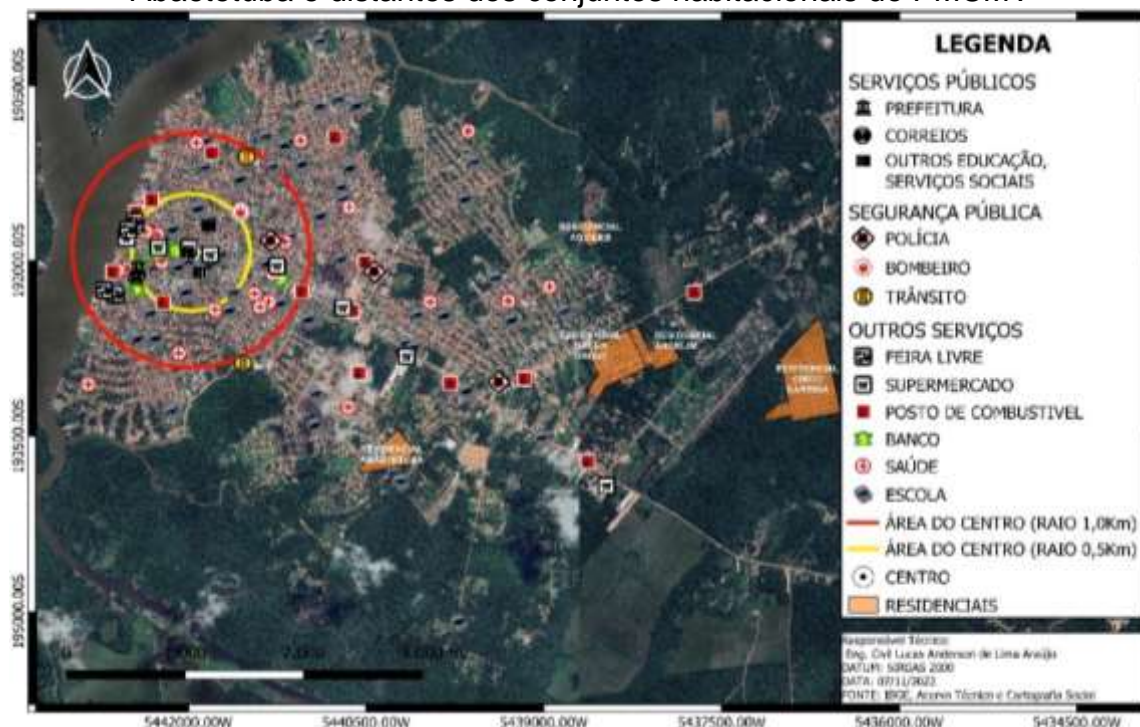
APOIO



O mapa 1 mostra a segregação socioespacial contida no espaço urbano de Abaetetuba ao mostrar o afastamento dos Conjuntos Habitacionais (C.H) do PMCMV em relação ao do centro urbano da cidade, a exemplo do C.H Chico Narrina em que sua à distância é de 6,61 km em relação ao centro da cidade.

Apesar dessa realidade, as dificuldades não se limitam a distância quilométrica. Além de vivenciar a segregação socioespacial que se reflete na configuração do espaço, limitando o acesso aos equipamentos públicos e a infraestrutura urbana, que são sentidas sobretudo pelos bairros periféricos e por conjuntos habitacionais construídos nas partes mais longínquas dos centros urbanos que atrelada a ausência de transporte o acesso à cidade passa a ser quase nulo promovendo assim, a exclusão de social, conforme mostra o mapa abaixo:

Mapa 2 – Concentrados de equipamentos urbanos no centro da cidade de Abaetetuba e distantes dos conjuntos habitacionais do PMCMV



Fonte: IBGE/acervo técnico/cartografia social/google Earth pro – Elaborado pelo autor com suporte técnico de Lucas Anderson

O mapa 2, evidencia como equipamentos, serviços e toda a dinâmica e atividade essencial (saúde, educação, órgãos públicos, agências bancárias etc.) estão concentradas no centro urbano de Abaetetuba. Tal situação deixa clara que toda a

estrutura de uma cidade se encontra em pontos específicos do território, assim o acesso a estes é um desafio colossal principalmente com a ausência de transporte público coletivo urbano por ônibus.

5 OFERTAS E DEMANDAS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO DE ABAETETUBA

Considerando a realidade do Município de Abaetetuba, foi realizada pesquisa empírica em lócus, a fim de identificar as ofertas e demandas dos serviços de transporte da cidade e a relação com os CH do PMCMV.

A pesquisa aconteceu no espaço urbano de Abaetetuba no mês de novembro/2022 e mostrou que taxistas e mototaxistas respondem pela oferta de transporte no município (73% e 27% respectivamente). Sendo assim, foi aplicado 36 (trinta e seis) questionários junto a essas categorias profissionais. Foram selecionados pontos (Taxi e Mototáxis) estratégicos da cidade, como maior fluxo de pessoas e que pudessem retratar a dinâmica entre a cidade e os CH. Os questionários usados na pesquisa foram aplicados com 2 (dois) taxistas de cada um dos 5 (cinco) pontos da cidade. Já com os mototaxistas, foram aplicados 26 (vinte e seis) questionários em 13 (treze) pontos da cidade.

Os resultados da pesquisa apontam que que taxis e mototáxis realizam aproximadamente 713 corridas diariamente. Deste número, os mototáxis correspondem ao total de 574 (73%)¹⁰. Desse montante 26% são resultantes da dinâmica entre centro urbano e os residenciais do PMCMV.

Quanto ao perfil dos/as usuários/as que utilizam os serviços de transporte, a pesquisa apontou que as mulheres representam 47% das pessoas transportadas diariamente, seguida por idosos com 8%. Esses dados mostram mulheres e idosos/as são o público que mais utiliza os serviços de transporte público no município, e conseqüentemente os que mais realizam deslocamentos diários.

Quanto ao custo econômico, os valores das corridas são determinados pela distância no trajeto de deslocamento, que é calculada pelos próprios prestadores de

10 Os dados dizem respeito a corrida em si, e não a quantidade de pessoas transportadas. O táxi tem a capacidade de transportar até 04 (quatro) passageiros, veremos que, fazendo a relação entre corrida e pessoas transportadas, esses valores poderão quadruplicar.

serviço e que acabam entrando em consenso, haja vista que não há uma tarifa tabelada pelo poder público com preços justos disponíveis à população.

Os valores das corridas de táxi variam entre R\$ 20,00 e R\$ 25,00. Já os valores das corridas dos mototaxistas variam, indo de R\$ 5,00 à R\$ 10,00. Abaixo consta o esquema gráfico do valor médio gasto com as corridas de táxi e mototáxi na dinâmica que envolve o ponto de mototáxi, centro da cidade e o CH do PMCMV.

Figura 1 – Dinâmica triangular sobre o valor das corridas



Fonte: Produzido pelos autores

Em uma situação hipotética, considerando o valor médio de R\$ 7,58 gasto com mototáxi, um usuário que realiza um deslocamento diário completo (ida e volta) – considerando a relação triangular acima - destinado acessar os serviços oferecido pelo centro da cidade (trabalho, escola, compras etc.) teremos o seguinte cenário:

Quadro 3 – Custo estimado com mototáxi

CUSTO MÉDIO DIÁRIO	PERÍODO	CUSTO MENSAL
R\$ 15,16	30 DIAS	R\$ 454,80

Fonte: Produzido pelos autores

O quadro acima mostra que um usuário que faz uso diário de mototáxis pelo período de 30 dias, terá gastado em média R\$ 454,80, representando 37,52% do salário-mínimo (R\$ 1.212,00 em 2022), ou seja, alto custo de transporte e alto risco de deslocamento, haja vista as precárias condições de segurança dos mototáxis, que em sua maioria circulam sem capacete e sem a mínima fiscalização do poder público.

Vale destacar que a realidade socioeconômica dos usuários dos serviços de transporte identificados nesta pesquisa diz respeito a usuários da Faixa 1 (renda de até R\$ 1.800,00) do PMCMV e conforme consta no Projeto Técnico Social do CH Angelim - 36 % são autônomos e a maioria é beneficiada de programa de transferência de renda do governo federal (atual valor de R\$ 600,00).

6 CONCLUSÃO

O espaço urbano é um misto de elementos que se movem, interage entre si, são contraditórios e híbridos, criam espaços distintos de função, urgências, e mudanças nas relações sociais, cooperando para os fenômenos da segregação socioespacial e exclusão social, nesse sentido o TPCU representa um instrumento importante de resposta a uma crise urbana gerada principalmente, pela lógica de produção habitacional atrelada a edificações distantes dos equipamentos e serviços urbanos concentrados no núcleo da cidade.

Nessa perspectiva, vale salientar que os fenômenos da expansão urbana podem ser visto como efeito dominó, pois uma demanda gera outra - tem rebatimento direto nas questões de moradia (aumento de demandas por novas unidades habitacionais), estas por sua vez geram tantas outras necessidades urbanas (saúde, educação, trabalho etc.) em que esses serviços se concentram majoritariamente nos centros urbanos das cidades, e por consequência, criam os anseios inevitáveis pelo acesso a serviços/equipamentos, gerando assim grandes demandas por Transporte Público.

Com a ausência de TPCU, gastos relativos à transportes, principalmente para quem é beneficiário de programa de renda social, oneram a vida das famílias. O transporte é um serviço extremamente importante para a preservação e manutenção da vida urbana, sua implantação representa inclusão social, desenvolvimento econômico, ampliação de direitos, acesso e promoção de equidade a pessoas de baixa renda, principalmente no que diz respeito aos CH do PMCMV.

REFERÊNCIAS

ABAETETUBA. Secretaria de Administração/Casa do Cidadão/Espaço Habitacional. **Relatório de Transição**. 2020.

ABAETETUBA. Secretaria de Administração/Casa do Cidadão/Espaço Habitacional. **Projeto Técnico Social Residencial Angelim**. 2020.

BRASIL. [Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009](#). Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.197-43, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm. Acessado em: 07 nov. 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Portaria Nº 163, de 06 de maio de 2016**.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. 4ª edição, 5ª reimpressão. São Paulo: Editora Ática, 2004.B

FERRANTI, Adelino. **A Política educacional no Município de Abaetetuba (PA) no período de 2005-2008**: Realidade e limites/Adelino Ferranti. Belém. UFPA, 2013. 122 f. Disponível em: http://ppgedufpa.com.br/bv/arquivos/File/ferranti_mest2013.pdf. Acesso em: 10 nov. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTAÍTICA – IBGE <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/abaetetuba/panorama> .Acesso em: 15 mai. 2023.

MACHADO, Jorge. **Terras de Abaetetuba**. [Belém, PA]: CEJUP, [1986]. 166 p.

PENA, Heriberto Wagner Amanajás et al. **Dinamismo de comércio estrangeiro: avaliação da competitividade de Abaetetuba, Pará Amazônia (2015 - 2018)** International Journal of Development Research Vol. 11, Issue, 08, pp. 49762-49768, August, 2021. Disponível em: <https://www.journalijdr.com/sites/default/files/issue-pdf/22732.pdf> . Acessado em: 10. nov. 2022.

RIBEIRO, Clara Silva. **Os limites do programa “minha casa, minha vida”**: produção espacial e segregação. Simpósio Nacional de Geografia Urbana- XVI SIMPURD. 2019.

SILVA C. et al. Urbanização em Belém do Pará: uma análise do projeto de urbanização e habitação da Vila da Barca. **Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social**, v. 16, n. 1, 2018.