

# DO DISCURSO DO “DECLÍNIO” AO DISCURSO DA “LOGÍSTICA”: ESTRATÉGIAS E TENDÊNCIAS PARA (RE) AFIRMAR A METRÓPOLE DE BELÉM NO CENÁRIO INTERNACIONAL

Thiago Alan Guedes Sabino

(Núcleo de Altos Estudos da Amazônia do Programa de Pós Graduação de  
Planejamento e Desenvolvimento Sustentável do Tr)

thiagoalan2000@yahoo.com.br

## Introdução

As transformações recentes da rede urbana regional da Amazônia, e em particular do estado do Pará, tem sido demonstradas, em certa medida, pela redefinição do papel das cidades que compõem essa rede, delineada também, a partir da inserção de novos equipamentos e infraestruturas no território, que permitiram certa reestruturação urbana de algumas cidades, e novas pressões por uma modernização do espaço urbano-regional. Essa reorganização do território pautada por novos “nexos da modernização” (SANTOS, 2006) nas cidades do estado, e em particular, na metrópole de Belém, sobretudo a partir de um processo intenso de urbanização no país que atinge a forma/conteúdo de metropolização, que segundo Santos (1993) é materializada no espaço pela concentração populacional, concentração das atividades modernas, e na capacidade de centralização de outras regiões, a partir de um comando/gestão do que será produzido em cada espaço, foi foco de análises neste texto a partir de alguns elementos/variáveis, apresentado abaixo:

a) Os discursos do “declínio”, sobretudo econômico, que tentam apresentar uma metrópole com uma economia estagnada, e projetando investimentos em logísticas como solução para uma retomada do seu posto de “metrópole da Amazônia”, status que mantinha no período áureo da borracha, mas que foi dividida com Manaus e São Luís, principalmente depois da implantação de projetos do Governo federal que pensaram um modelo de desenvolvimento exógeno a realidade local, como a Zona Franca Industrial para a primeira, e o Complexo Industrial-Portuário de exportação, para a segunda. O que está implícito é um discurso pela modernização da sociedade que se constrói na

metrópole, a uma velocidade cada vez mais rápida e dela se expandi para uma transformação da vida cotidiana, e, sobretudo na relação do espaço-tempo nas cidades amazônicas (TRINDADE JR.,2010).

b) Projetos de infraestrutura concebidos para a metrópole e seu espaço metropolizado<sup>1</sup>, através do que Lencioni (2003) denominou de metropolização do espaço, configurando-se com uma etapa superior ao processo de urbanização do território, onde a metrópole e aqueles espaços influenciados por ela, com intensos e permanentes fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, configuram uma característica metropolitana, fundamental para a reprodução das estratégias do capital financeiro, sobretudo, o capital empregado no setor imobiliário e na logística, onde a metrópole é colocada a ser a condição/meio/produto para esta reprodução do capitalismo;

c) Novas atividades econômicas direcionadas para este espaço urbano-regional, com características exógenas a dinâmica socioeconômica da região, mas que cria um tecido urbano metropolitano disperso através da incorporação de novas regiões, formando uma malha articulada com a metrópole, o que vem se configurando uma tendência de uma criação embrionária de cidade-região na Amazônia.

Tais elementos foram delimitados no sentido de compreender as novas dinâmicas territoriais que têm produzido um reordenamento espacial da metrópole e cidades da RMB, mas indo para além destas e atingindo outros espaços próximos. O capital em parceria com o Estado vem provocando uma metamorfose no espaço, e “organizando-os” para propiciar um movimento de acumulação do capital na Fronteira Amazônica. Novos fluxos de capitais, bens e serviços; novos vetores de expansão urbana que refletem na produção imobiliária e na valorização de novos espaços, e principalmente a implantação de projetos de logística portuária, ferroviária e rodoviária, têm permeado uma redefinição e transformações na cidade e região, que vem ao longo deste processo, ganhando a forma embrionária de uma cidade-região na Amazônia.

---

<sup>1</sup> Adotando o conceito metropolização do espaço proposto por Lencioni (2003), os espaços metropolizados no recorte empírico, compreende a Região Metropolitana de Belém (RMB), composta atualmente por, Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Santa Bárbara do Pará e Castanhal, somando-se a ela o município de Barcarena, com presença de um complexo portuário e industrial, que se destaca como o principal centro exportador da metrópole e do estado do Pará; além das áreas de alcance de projetos logísticos-portuários, como a área da Plataforma Logística do Rio Guamá (Porto Pernambuco), localizada em partes de Santa Izabel do Pará, Castanhal e Inhangapi; além do Complexo Portuário de Espardade, no município de Curuçá. Seria possível, destacar outros espaços metropolizados que sofrem intensa movimentação de fluxos de toda ordem e onde reproduzem no espaço, em certas temporalidades, características da metrópole como a cidade de Salinópolis, funcionando como centro de lazer e turismo da classe média belenense.

## 1. Contextualização e configuração socioespacial de Belém e a formação da sua região metropolitana.

A cidade de Belém, considerada metrópole regional na escala nacional, teve desde a sua fundação em 1616, um papel de destaque na região, sendo o ponto inicial da conquista e ocupação do território amazônico (PENTEADO, 1968). Dos primórdios de sua ocupação, umas das funções a que prevaleceu foi a comercial, onde Belém se destaca por ser ponto de partida e ponto de chegada dos fluxos econômicos, políticos, sociais e culturais na região. Isso garantiu a Belém uma importância funcional para o desenvolvimento da rede urbana regional amazônica, pois através dela que se organizou, em um primeiro momento, uma rede urbana dendrítica, caracterizada pela importância do rio como o principal elemento de relações entre os espaços (CORRÊA, 1987).

Pelo rio chegavam e partiam mercadorias, pessoas e informações, daí apontamos a centralidade histórica de Belém na escala regional (SILVA, 2006). Mas do que isso apresenta outra importância, que se dá não só como um espaço de circulação, mas também, como espaço de (sobre)vivência, desde fonte de recursos à inspiração simbólica e cultural para a população amazônica (MALHEIRO, 2006).

Por ser um elemento da paisagem regional essencial para a articulação entre as cidades e povoados da região, muitos autores irão considerar o rio como um modal hegemônico que organizava a sociedade amazônica, caracterizando o circuito espacial da produção regional até as décadas de 1960 (TAVARES, 1997; ACEVEDO MARIN, 2004; CASTRO 2009).

Entretanto é a partir das décadas posteriores a 1960, que a Amazônia passará por um intenso processo de reorganização espacial, a partir da abertura das rodovias, que ganha predominância na circulação de pessoas, mercadorias e informação pelas estradas; possibilitando a implantação de grandes projetos agrominerais; um novo modelo de urbanização dirigida e concentrada ao longo das rodovias e surgimento de cidades empresas (company towns) que garantiram o suporte para a acumulação flexível do capital na fronteira (TRINDADE JR, 2006).

Brandão (2007) destaca que o processo de integração do mercado nacional, promovido para possibilitar uma expansão para novos mercados e fornecedores de matérias primas para as indústrias concentradas no Centro-Sul e favorecidas com

investimentos públicos pesados através do “Plano de metas”<sup>2</sup> do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1960), contribuíram para a acumulação desigual e combinada do capital em uma escala nacional.

Nesse sentido, e ainda pela perspectiva da acumulação do capital, Carlos (2012) ressalta que a metrópole aparece como suporte da (re) produção, e condição e meio da realização permanente e ampliada do capital. Segundo a autora:

As metrópoles são os lugares propícios de realização dos momentos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo de mercadorias – tanto materiais quanto imateriais como possibilidade sempre ampliada de realização do capital. Aqui os lugares da cidade também se configuram enquanto lugares da infraestrutura necessária ao desenvolvimento de cada atividade, em particular de modo a entrever uma equação favorável à realização do lucro (CARLOS, 2012, p.45).

No que se refere à cidade de Belém neste processo de integração nacional, Trindade Jr.(1998) ressalta que a cidade teve um crescimento urbano acelerado pós-1960, como resultado das políticas desenvolvimentistas implantadas na Amazônia. Isso porque segundo o autor, Belém é o destino final de uma mão-de-obra volante, que não consegue se fixar no interior da região e tem a metrópole como uma opção de (sobre)vivência. (TRINDADE JR.,1998). A partir desse período o autor identifica um processo de metropolização da cidade e uma formação de um tecido urbano mais disperso do que as fases anteriores.

A metropolização, que se inicia ainda na década de sessenta e que se consolida nas décadas seguintes e que pressupõe a incorporação de cidades e vilas próximas a Belém, definindo uma malha urbana única, ainda que fragmentada (TRINDADE JR, 1998, p. 3).

A Região Metropolitana de Belém (RMB)<sup>3</sup>, constituída em 1973, é composta atualmente por 7 municípios, a saber, (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal), possuindo uma integração diferenciada entre os municípios membros, principalmente, no que diz respeito aos fluxos de pessoas e mercadorias. Essa integração é verificada quando analisamos os

---

<sup>2</sup> De acordo com Brandão (2007), o Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek promoveu o suporte a infraestrutura, com recursos privilegiados aos bens de produção e implantação do segmento de bens de consumo duráveis no país.

<sup>3</sup> A RMB foi criada pela Lei Complementar nº 14, no ano de 1973, onde incluíam os municípios de Belém e Ananindeua. A partir da Constituição de 1988, as RM's passaram para a autonomia dos governos estaduais. Em 1995, através da Lei Complementar estadual nº 027/1995, foi incluído os municípios de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará. Já no ano de 2010, por meio da Lei Complementar estadual nº 072/2010, foi anexado o município de Santa Izabel do Pará e vetado a entrada de Barcarena e Abaetetuba. Em 2011, foi à vez de Castanhal, anexada pela Lei Complementar estadual nº076/2011. Dessa forma, a anexação destes dois municípios configura a frente de crescimento da RMB, em direção a BR-316.

fluxos, onde identificamos a maior concentração de pessoas e de serviços para a metrópole, local onde se concentra também a acumulação do capital (HARVEY, 2005), conforme podemos analisar na figura 1. A região metropolitana de Belém é formada por uma metrópole regional (Belém), cinco municípios que se configuram como espaços metropolitanos<sup>4</sup>(Ananindeua, Benevides, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará) e uma cidade com centralidade urbano-regional que consegue intermediar relações entre a metrópole e outras cidades da mesorregião Nordeste paraense, tendo características de uma cidade média<sup>5</sup> (Castanhal), no que se refere a algumas relações, principalmente na oferta de bens e serviços – constituindo por uma rede de proximidade territorial<sup>6</sup> (LENCIONI, 2006) –, mas ao mesmo tempo de um espaço metropolitano no que se refere a outras relações mais dependentes e com influência da metrópole.

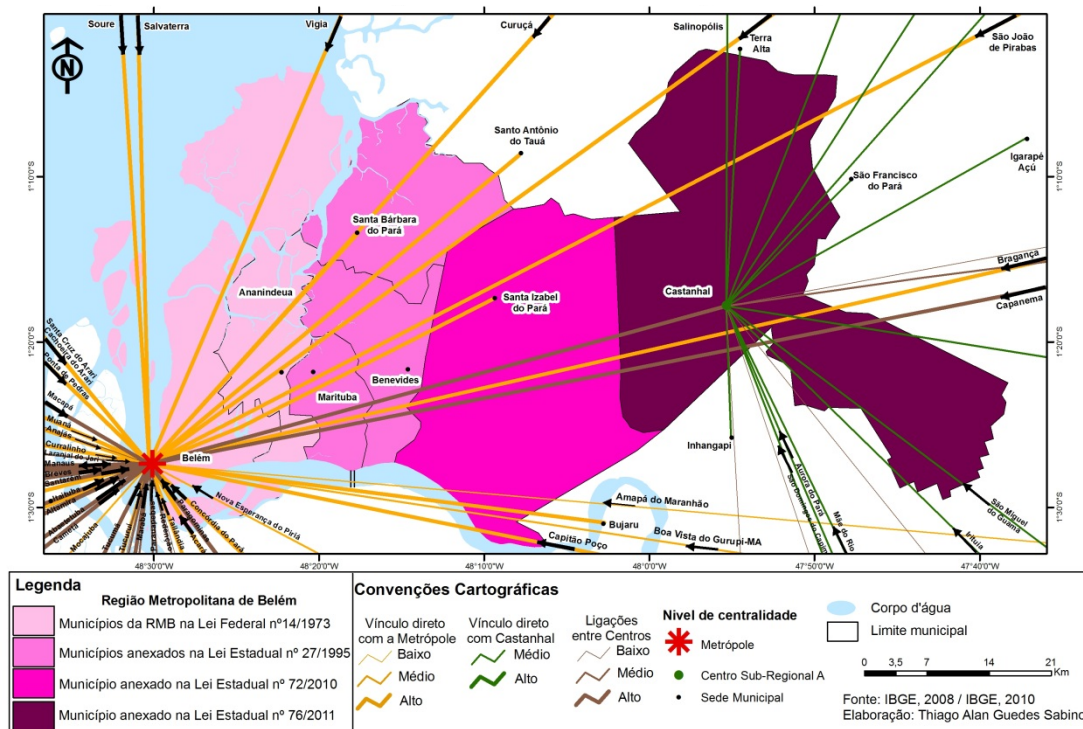
**Figura 1: Região de influência da metrópole e outros centros na RMB**

---

<sup>4</sup> É importante ressaltar que alguns municípios da RMB, ainda possuem um perfil rural, com uma fraca integração com a metrópole, é o caso do município de Santa Bárbara do Pará. Outros possuem um perfil rural, e uma ligação forte com a metrópole e com outros municípios intermediários e pequenos nas proximidades, é o caso de Santa Isabel do Pará e suas relações com Castanhal.

<sup>5</sup> Alguns autores estabeleceram alguns critérios para a definição de cidades médias, entre eles não pertencer às grandes regiões metropolitanas e não serem capital de estado (SPOSITO, 2007). Outros consideram o papel e a função que a cidade média exerce dentro de uma escala regional visando o ordenamento territorial (CORREIA, 2007; SILVEIRA, 2002). Outros ainda a consideram pela função de ser o centro político dentro de uma área geográfica, a qual centraliza, visando interesses em um novo rearranjo espacial (TRINDADE JR., 2011).

<sup>6</sup> Lencioni (2006) ao analisar a produção do espaço urbano, considera a importância do papel das redes na redefinição do papel das cidades, e chama a atenção no sentido de que a “multiplicidade e diversidade de redes nos dias atuais, se constituem em forças produtivas fundamentais de uma economia, cada vez mais, globalizada”. E nesse sentido, de acordo com a autora “as redes expressam as relações de circulação do capital evidenciando o espaço como mediação para a reprodução do capital em escala global. O espaço garante a fluidez, o movimento do capital e a localização das empresas nos territórios. Assim é que ao analisar a relação cidade-região, a autora define uma diferenciação para as redes e suas implicações no território, expressas pela *rede de proximidade territorial* (formada por redes materiais, como a de circulação) – trata da densidade das redes e sua capacidade de fluidez – quanto mais as redes viárias tiverem fluidez e permitirem conexões rápidas, os pontos nodais dessas redes tendem a diminuir acentuando centralidades e alterando profundamente a relação entre as cidades; e, de *rede de proximidade relativa* (formada por *redes imateriais*, como a rede de fluxos de informação e comunicação), que permitem uma aproximação dos territórios distantes fisicamente.



Legenda: Mapa da região metropolitana de Belém, que diferencia a anexação dos municípios e detalha a intensidade da centralidade da metrópole e de Castanhal, classificado como centro sub-regional A, no estudo de Regiões de influência das cidades (IBGE,2008).

A RMB possui particularidades urbano-regionais, mas também se assemelha a outras metrópoles, no que se refere a alguns processos socioespaciais. Possui ampla rede de infraestrutura que possibilitou na metrópole uma base logística na Amazônia, tendo o Estado, através de políticas de desenvolvimento regional, papel fundamental na implantação de “grandes objetos” relacionados à dinâmica agropecuária e extrativa-mineral (TRINDADE JR., 2010).

Esse contexto, ainda é bastante presente e vem se configurando como tendência do “vir a ser” da metrópole, cujo interesse e discurso do Estado está pautado em reforçar sua centralidade na oferta de serviços de toda ordem e bens duráveis mais modernos na região, através de uma malha urbana mais fluída, que possibilite o acesso mais rápido das mercadorias até seu destino de consumo final (HARVEY, 2005), e na transferência/desconcentração de atividades logísticas localizadas na orla da cidade, visando a utilização dos espaços para outros fins, como o turismo, lazer e expansão do setor imobiliário ao longo da orla da cidade.

## 2. Discursos e grandes objetos como estratégias da acumulação capitalista

Os grandes objetos utilizam como estratégia o discurso na forma de convencimento, cheios de intencionalidades camufladas de uma promessa de progresso e desenvolvimento local, justamente por ser a chave de aceitação das mudanças que se configuram em todos os aspectos na vida dos que primeiro residentes do lugar. Santos (1994) destaca que nesta nova etapa da globalização os objetos não mais “obedecem” a lógica do lugar. Essas particularidades são agora “vencidas” pela técnica que molda os lugares conforme o interesse de uma lógica do capital, que é externa a região, e onde o comando se faz presente nos grandes centros mundiais. Para Santos (1994) os objetos:

Funcionam apenas à base das informações que recebem dos centros de comando, sejam onde estiverem esses comandos e esses objetos. Essa é a problemática regional de uma região como esta, uma região que resta natural, para uma quantidade de coisas e que, de sopetão, recebe objetos imensos, cheios de intencionalidades estranhas, dotados de uma força que jamais antes se viu a serviço do que está aqui (SANTOS, 1994, p.16)

Esses discursos se fazem presente de várias formas, deste uma campanha de publicidade que mostram os aspectos da modernização da cidade, até fundamentos discursivos, que podem ser identificados pelas adjetivações, sentidos ou ideia posta. Trindade Jr. (2007, 2010) apresenta o discurso do “declínio” da cidade de Belém, como justificativa da elite e grupos econômicos locais, para a instalação de novos projetos e objetos na metrópole como tática econômica. Segundo este uma das apostas do Governo do Estado (Gestão 2010-2014) e do empresariado local, é a projeção da cidade para o turismo, como é possível identificar em alguns discursos:

Avaliado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) como um dos terminais hidroviários mais modernos do Brasil, o empreendimento é uma obra de alto nível, que socializa a qualidade para a gente simples que usa desse modal de transporte, para o povo ribeirinho e para o turismo paraense. Além disso, o Terminal Hidroviário revitaliza mais um setor urbano localizado às margens da Baía de Guajará, abrindo nova janela para o rio e associando-se à Estação das Docas, Mangal das Garças, Casa das Sete Janelas e Forte do Presépio na reconstrução da paisagem local com modernidade, mas sem comprometer traços históricos da cidade de Belém. (PARÁ, 2014, depoimento do Presidente da Assembleia Legislativa do Pará).

Percebe-se neste discurso um grande apelo pela modernização e requalificação de objetos da cidade, sobretudo da área central, para dar suporte ao turista de outros estados e do mundo. Esses discursos do “declínio”, “caos”, “estagnação” circulam como uma ideologia, e as ações implementadas para requalificar os espaços públicos no

centro ganham apoio da maioria da população, cujo sentimento é o de autoestima e de um pseudo retorno da cidade a condição primaz na Amazônia.

Quando analisamos o discurso da logística, sobretudo por empresários, sociedade civil, jornalistas e alguns políticos, verificamos posta uma ideia do “caos urbano”. As manchetes de jornais sempre estampam o assunto da mobilidade urbana da metrópole como um grande dilema a ser resolvido. A forma que é noticiada sempre procura mascarar, a nosso vê, as principais causas, que é o modelo de civilização individualizada e consumista, que adotada como meio de circulação o transporte particular motorizado.

O motivo é antigo: o velho engarrafamento que toma conta das principais vias de Belém na hora de pico. E como se não bastasse o transtorno na ida ao trabalho, mesmo sufoco na hora de voltar para casa, por volta das 18h. O problema vivenciado afeta milhares de pessoas que trafegam no trânsito da Região Metropolitana de Belém. O excesso de veículos na rua, no entanto, não foi acompanhado de políticas planejadas para o trânsito da cidade, que sofre com a falta de mobilidade urbana (DIÁRIO DO PARÁ, 2014).

O discurso do “declínio” é usado para afirmar novas práticas e instalação de novos objetos no espaço da grande metrópole. Carlos (2012) destaca que se trata de pensar na reprodução da metrópole como necessária a reprodução do capital, na lógica de da produção da cidade como negócio.

Nesse mesmo sentido, vazam-se às informações privilegiadas, estabelecem-se grupos de interesse, lobbies e coalizões de grupos econômicos e políticos, que se articula com o Estado para que este provenha da infraestrutura necessária para a implantação de Grandes projetos e empreendimentos imobiliários do capital financeiro (VAINER, 2007).

### **3. Os grandes objetos e os projetos de infraestrutura logística para a metrópole e o seu espaço metropolizado**

Belém se assemelha a outras metrópoles quando o assunto é mobilidade urbana. A cidade sofre com o aumento da frota de carros e da preferência de sua população pelo transporte particular motorizado, acompanhando a tendência do país, tornando o sistema viário saturado, comprometendo a lógica da circulação fluida e da maior acessibilidade para as pessoas.



Nesse sentido, com o intuito de atrair novos investimentos para a cidade é que o Governo do Estado desde a gestão 2007-2010 vem implementando um Programa de Mobilidade Urbana denominada Ação Metrópole<sup>7</sup> e o Plano Estadual de Logística e Transporte- PELT, de forma que as ações se complementam em alguns espaços. A capital tem acesso rodoviário por meio da BR-316, que é o principal eixo de conexão da região metropolitana com outras regiões de integração do estado do Pará e o restante do país. Por ela também chegam às cargas que são distribuídas para outras cidades da Amazônia, como Manaus, Macapá e Santarém, através de vários armadores de navegação regional localizados na orla oeste da cidade. Além destes, outro fator que contribui para agravar este problema é o fato de a região metropolitana ainda não possuir terminais de integração e nem bilhete único, onde os ônibus que saem dos bairros mais distantes de Belém e dos outros municípios da RMB incluem o centro da cidade de Belém no seu itinerário.

O Governo do Estado do Pará em parceria com a Prefeitura de Belém projetam várias obras para a cidade e região metropolitana, que engloba desde a transferência das empresas armadoras de navegação regional para uma Plataforma logística intermodal do Rio Guamá, em projeto para ser construída no município de Inhangapi, as margens do rio que dá nome a plataforma. A transferência evitaria a entrada de um grande fluxo de carretas que acessam a metrópole com origem e destino para outras cidades da Amazônia (ver figura 2), além de possibilitar a requalificação dessas áreas ao longo da orla oeste da cidade pelo capital financeiro, através das empresas imobiliárias.

Santos (1994) destaca os transtornos urbanos como comprometedor da *economia política da cidade* (SANTOS, 1994), que segundo o autor, diz respeito à forma como a cidade se organiza para atender a produção, a circulação e o consumo, que os vários atores sociais lhe exigem dentro de um processo produtivo global. Assim, a cidade precisa investir na *economia política da urbanização*, que é implementada geralmente pelo Estado, para urbanizar o território, para assim facilitar a circulação das mercadorias, pessoas, informações e ideias. Para este, a urbanização exige da cidade

---

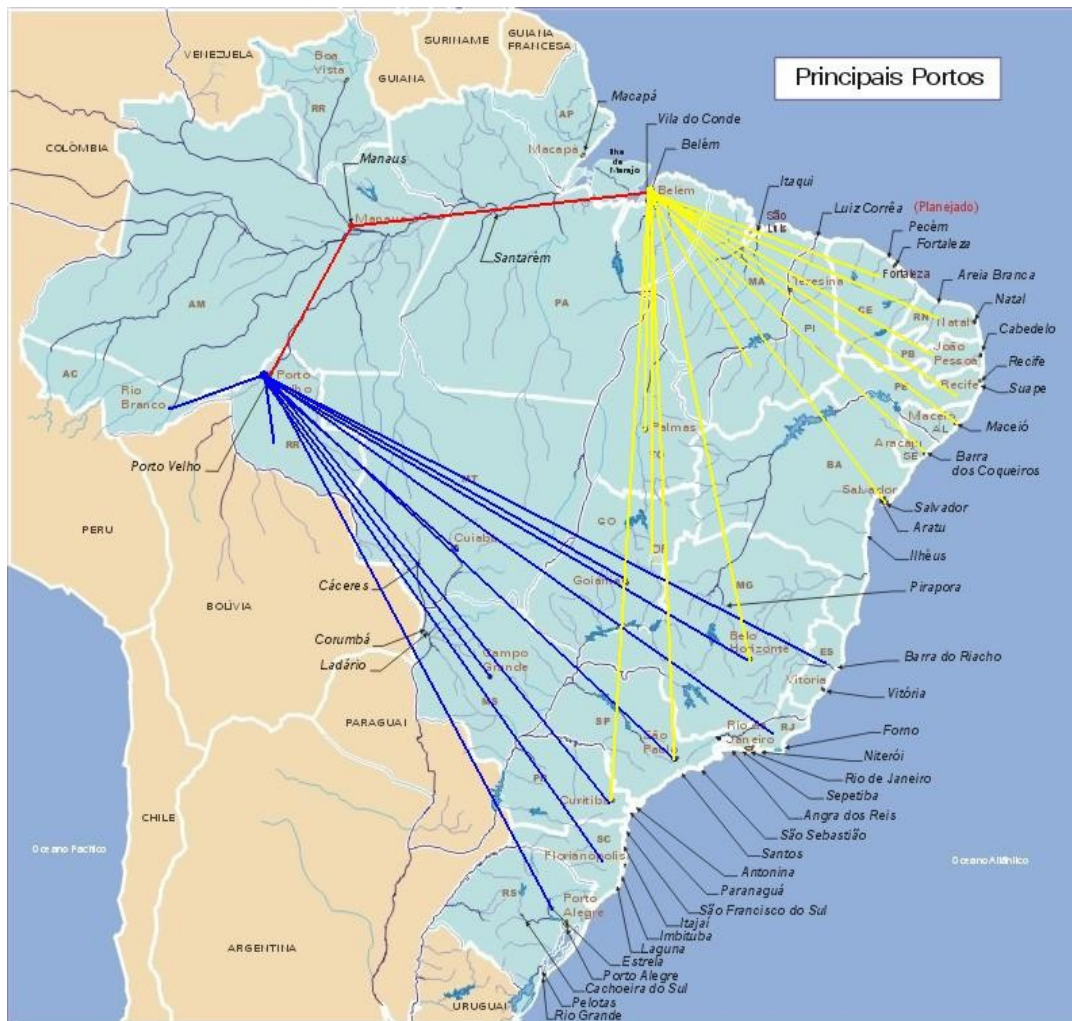
<sup>7</sup> O Programa Ação Metrópole é um acordo de cooperação entre a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) e o Governo do Estado do Pará, que teve início com a elaboração do Plano diretor de transporte urbano, em 1991. Em 2003, foi realizado um estudo de viabilidade, ganhando status de projeto do Governo, porém não executado. Em 2008, ele foi novamente revisado, e denominado de Ação Metrópole, tendo a execução de algumas ações. O Estado do Pará solicitou um empréstimo e cooperação técnica para a realização das obras de mobilidade na Região Metropolitana.

uma política voltada para o papel que as cidades possuem na divisão territorial do trabalho:

A urbanização passa a exigir como método do seu estudo esta economia política. Na realidade, se compararmos o que o Brasil é hoje com o que era há vinte anos, veremos dois aspectos pelo menos. Primeiro: as quantidades produzidas o são cada vez mais nas cidades, em algumas cidades; segundo, a vida de relações que era muito mais difusa se torna cada vez mais concentrada, graças às novas condições da tecnologia, das ciências e da organização. O espaço produtivo propriamente dito é a cidade, onde também as populações se concentram mais. A cidade se torna ainda o meio de trabalho para a maior parte da população ativa e o meio de existência para a maior parte das pessoas (SANTOS, 1994, p.115).

O Projeto Ação Metrôpole, está dividido em 3 etapas, sendo executado até o momento a 1ª etapa, que refere-se a adequação e construção de novos corredores viários no corredor Norte ( Av. Arthur Bernardes, Av. Centenário, Binário Pedro Álvares Cabral/ Senador Lemos, viadutos Daniel Berg e complexo Júlio Cesar). A 2ª etapa, que está sendo executada, com a criação de novos corredores viários de acesso à RMB, entre eles o (prolongamento das avenidas João Paulo II e Independência e duplicação da av. Perimetral), adequação de corredores existentes (Av. Augusto Montenegro, com a implantação do sistema Bus Rapid Transit - BRT com faixas exclusivas), e na avenida Yamada. Já a 3ª etapa, corresponde à adequação e implantação de faixa preferenciais do BRT nas ruas do centro de Belém e de Icoaraci, adequação da Rodovia do Tapanã e implantação de faixa exclusivas na BR-316 até o município de Marituba e dos terminais e estações de transbordo.

**Figura 2: Fluxos na Amazônia para a Zona Franca de Manaus.**

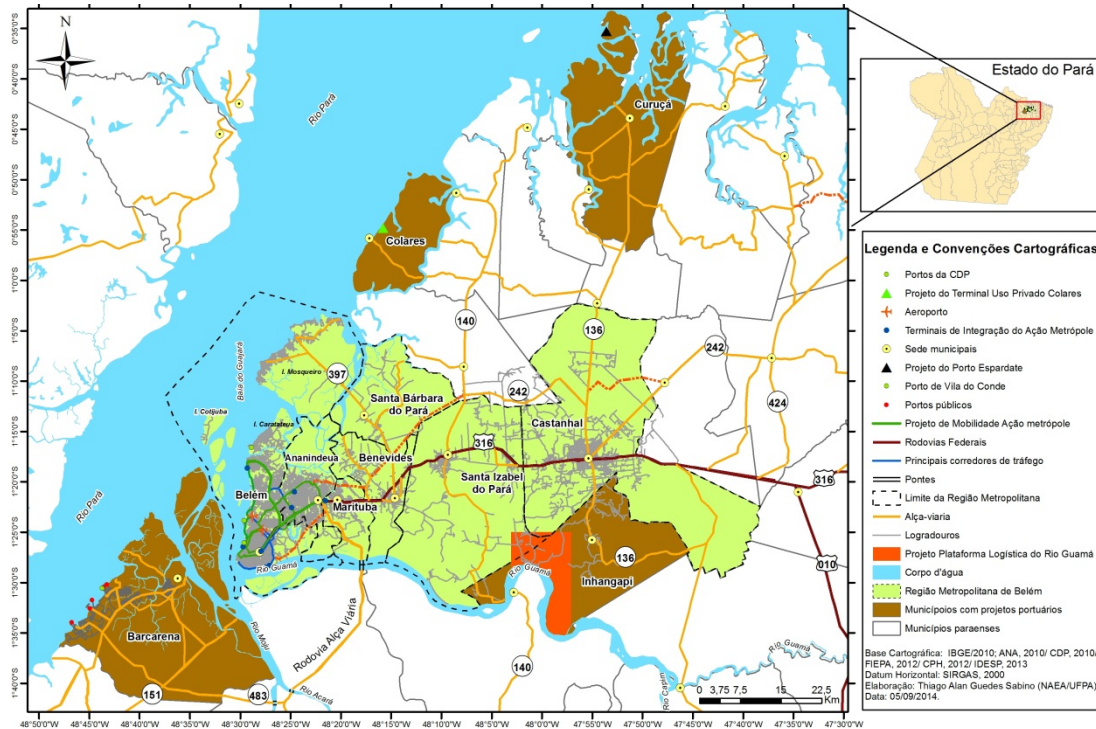


Legenda: Figura retirada do relatório da Antaq (2012). Comentário: A figura mostra a centralização dos fluxos por Belém e Porto Velho oriundos da Zona Franca de Manaus. Por Belém se distribui as cargas com destino ao Nordeste, Sudeste e alguns estados do Centro-Oeste e Norte. Já por Porto Velho, saem as cargas com destino a região Sul, Sudeste e algumas porções do Centro-Oeste, bem como o Estado do Acre na região Norte. Huertas (2013), destaca entretanto que somente por Belém esse transporte é feito sem interrupção na sazonalidade da profundidade da hidrovia.

Bem mais que um alcance na área da RMB institucionalizada, tais obras junto com ações programas do PELT, possibilitam uma integração rodoviária de várias regiões do estado com o principal modal hidroviário do Pará, que é o Complexo Portuário do Rio Pará, localizado em Vila do Conde, município de Barcarena. Segundo Castro (2006), as obras de acesso ao porto, destacando a rodovia denominada “Alça Viária”, possibilitaram a articulação local/regional com o mercado internacional, feito por transporte intercontinental de navios supercargueiros. Os investimentos na adequação e ampliação da malha rodoviária em virtude de grandes projetos localizados na região, destacando a área do polo de dendê na região do nordeste paraense, bauxita e

caulim na região, próxima a Paragominas, são indicadores do modelo de desenvolvimento que continua pensado e reforçado para o Estado (ver figura 4).

**Figura 3: Projetos estruturantes e de logística no espaço metropolizado por Belém.**



Legenda: A figura mostra as obras do Programa Ação Metrópole integrados a malha rodoviária do estado. Somados a estes investimentos do Estado, estão projetados vários terminas de uso privado (TUP) nos municípios de Barcarena (estes ligados a exportação da soja produzida nos Estados do Mato Grosso e Pará, via transbordo em Miritituba, distrito de Itaituba), Porto de Outeiro em Belém, administrado pela Companhia Docas do Pará-CDP, TUP-Colares e o Terminal Marítimo Offshore do Espadarte, no município de Curuçá. Além destes, a Plataforma Logística Intermodal do Rio Guamá no municípios de Inhangapi e Santa Izabel do Pará.

Estes espaços estão inseridos em um movimento de globalização que se projetam para uma reconfiguração desses lugares. Castro (2006) destaca que o Estado tem papel fundamental nesse processo. Segundo a autora:

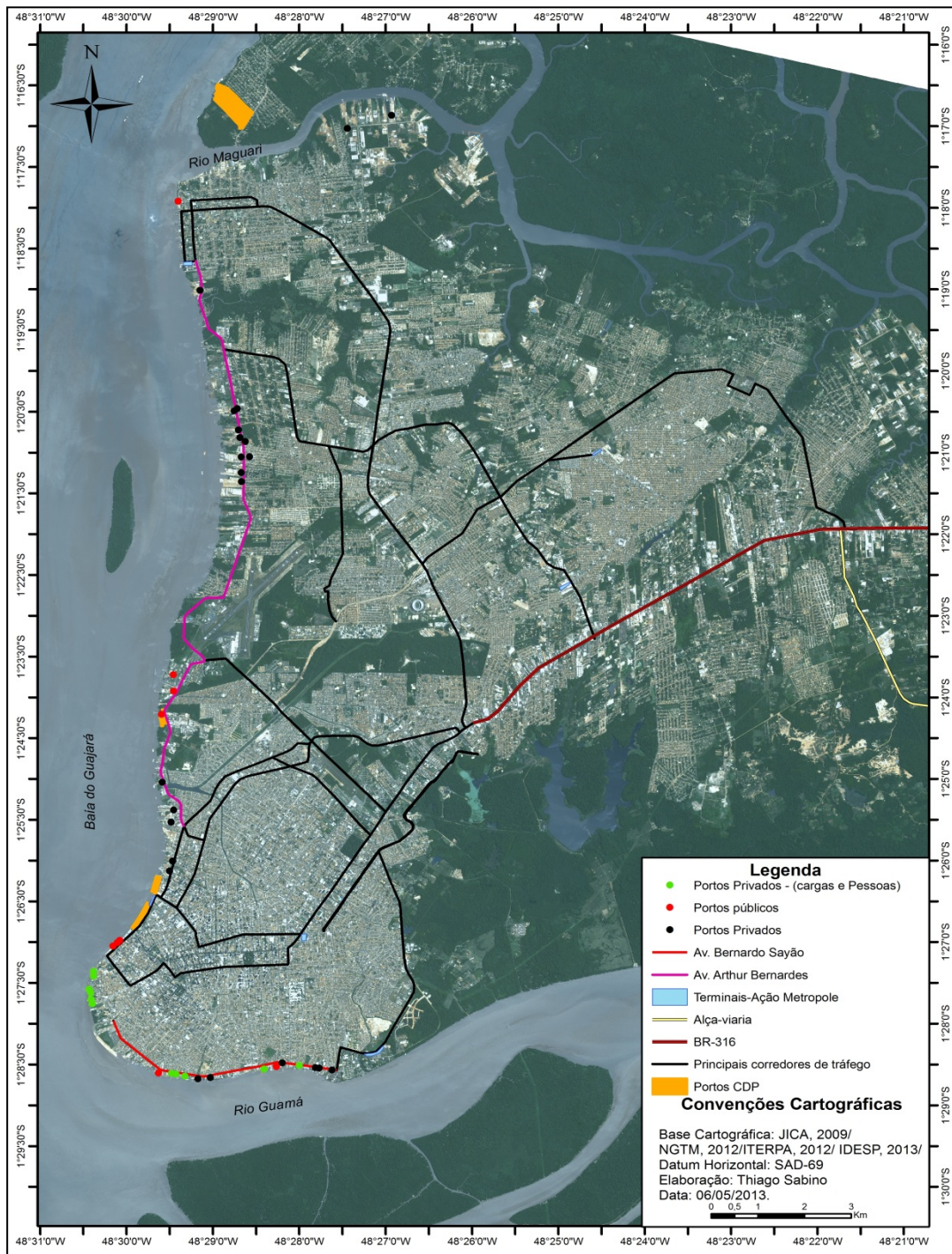
Do ponto de vista do Estado, as respostas que têm sido dadas às mudanças de mercado e a reestruturação produtiva, enquanto ajustes externos e internos estão presentes nas estratégias de integração de mercado, onde o sistema portuário tem papel fundamental, em especial nas regiões como a Amazônia com potencial de abrir novos

mercados, o que faz presente nas estratégias governamentais e empresariais pela fronteira que faz com oito países da América do Sul, e por representar novas rotas de transporte de mercadorias em função do potencial de navegação fluvial, economia em custos de produção (CASTRO, 2006, p.41).

O que está sendo projetado para o espaço urbano-regional de Belém é uma lógica exógena ao local, que causará grandes impactos socioambientais e intensos conflitos de remanejamento de população tradicional. Está implícito, a nosso ver, um projeto de gentrificação e valorização de áreas centrais, ainda em obras como projetos de urbanização de assentamentos precários e prevenção de áreas de risco da área central (incluindo as macrodrenagens da Bacia da Estrada Nova, Igarapé do Tucunduba e o Projeto Orla - Portal da Amazônia), que pode resultaram em reassentamentos das populações das áreas de risco em conjuntos habitacionais nos municípios da RMB.

Já sobre os projetos que visam à transferência da área portuária de Belém (ver figura 4), público e privados (avenidas Arthur Bernardes e Bernardo Sayão), para outros espaços da RMB (Porto do Outeiro) e fora desta (Porto de Vila do Conde- Barcarena e Plataforma Logística do Rio Guamá- Inhangapi) para novos usos voltados ao turismo e produção do capital financeiro por meio do setor imobiliário, analisamos que estes comprometem o uso e reprodução social de vários grupos, entre eles ribeirinhos, extrativistas, pescadores, barqueiros, feirantes, que tem o rio como principal meio de sobrevivência e manifestação simbólica e cultural, materializadas em alguns espaços da cidade como Porto do Açaí, Porto da Palha, além de vários trapiches localizados em pequenas ruelas que ligam as várias ilhas a metrópole; mas do que isso, o concreto e o abstrato, que se manifestam pelas histórias e contos populares.

**Figura 4: Localização dos Portos Públicos e privados no município de Belém**



Legenda: A figura mostra a localização dos portos em Belém. No Norte, na Ilha de Caratateua, encontra-se o Porto do Outeiro, com administração da CDP. Na porção oeste, mais ao Norte, às margens da Baía do Guajará, encontram-se os portos privados que fazem o transporte de balsas para outras cidades da Amazônia, localizadas ao longo da Avenida Arthur Bernardes e no Distrito Industrial de Icoaraci, às margens do rio Maguari. Na orla central, está localizado o Porto de Belém e Miramar, administrados pela CDP, e empresas que se destacam por realizar o transporte misto de cargas e passageiros, localizados na área da Cidade Velha. Já na orla sul, às margens do Rio Guamá, está situado os portos-feiras, portos privados de carga mista para a região do Marajó, Baixo Tocantins, Xingu e Baixo Amazonas e portos de transporte de balsas.

#### 4. Considerações finais e Tendências para espaço urbano-regional de Belém

Apresentamos a ideia de central de como o discurso do “declínio” e “estagnação” e “caos urbano” vem legitimando grandes obras no espaço metropolizado por Belém. A cidade nos últimos anos vem incorporando novos municípios no seu processo de metropolização seja aqueles reconhecidos institucionalmente, ou aqueles que mesmo não integrando oficialmente possuem forte dinâmica com ela, como Barcarena.

Nesse sentido, verificasse processos que hora reforçam uma malha urbana mais compacta, e outros que expressam a metrópole por uma malha urbana mais dispersa. Propomos que todos esses objetos que estão em projetos para este espaço-urbano regional, configura uma forma embrionária de cidade-região na Amazônia, com uma acessibilidade por meio de várias rodovias que estão passando por readequações para manter a maior acessibilidade da metrópole com esses projetos e objetos técnicos. Dentre algumas, destacamos o complexo rodoviário da Alça Viária, que liga a Metrópole ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena, e a rodovia PA-150 ligando a metrópole à região Sudeste paraense, ambas readequadas recentemente. Ainda no espaço próximo a Belém, em um raio de 100 Km, outras rodovias foram readequadas, o que dará suporte para a instalação de novos projetos na região, entre eles o TUP-Colares e a Plataforma Logística Intermodal do Rio Guamá.

Em todos estes projetos, percebemos no discurso a força que vem ganhando as obras e projetos de logísticas neste espaço amplamente citado. O modelo de desenvolvimento pensado pela coalização das forças políticas e econômicas é projetar a cidade em um cenário global, por meio da função de intermediar a exportação de *commodities*, sobretudo a soja e minérios da cadeia do alumínio, além de intermediar as cargas oriundas da Zona Franca de Manaus com destinos, sobretudo para o Nordeste e Sudeste brasileiro, com forte potencial consumidor.

No que se refere às novas configurações socioespaciais da metrópole de Belém, utilizamos uma citação de Lacerda (2013), quando diz que a metrópole não pode ser compreendida por uma unidade homogênea:

Não há de perder de vista que a metrópole deve ser compreendida como uma unidade na diversidade, não sendo, portanto homogêneo. Sua compreensão necessita de uma análise simultaneamente particularizada e abrangente. Afinal, ela decorre do acúmulo histórico de múltiplas práticas urbanizadoras, que a modelaram, com o uso de processos de estratificação e justaposição de vários produtos da ação humana de domínio da natureza (LACERDA, 2013, p.40).

É nesse sentido que verificamos que o processo de (re)-estruturação dos espaços na metrópole é complexo e uma tendência nas metrópoles latino-americanas, pois o capital encontrou no mercado de terras e na readequação de espaços centrais das metrópoles a possibilidade rápida de uma acumulação flexível e na metrópole da Amazônia, sobretudo a possibilidade de expansão da mais-valia, por meio da circulação da mercadoria.

## Referências

ACEVEDO MARIN, R.E. 2004. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. Belém, *Paper do NAEA*, v. 170, n.1.

BRANDÃO, C. 2007. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*, Campinas, Editora da Unicamp.

CARLOS, A. F. A. 2012. A produção da metrópole: o novo sentido do solo urbano na acumulação do capital. In: RIBEIRO, A. C. T.; LIMONAD, E.; GUSMÃO, P. P. (orgs). *Desafios ao planejamento: produção da metrópole e questões ambientais*, Rio de Janeiro, Letra Capital: ANPUR.

CASTRO, E.; SANTOS, M.A. 2006. Belém de água e de portos: ação do estado e modernização na superfície. In: CASTRO, E. (Org.). *Belém de águas e ilhas*, Belém, Cejep.

\_\_\_\_\_. 2009. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, E. (Org.). *Cidades na floresta*, São Paulo, Annablume.

CORREA, R.L. 2007. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) *Cidades Médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular.

DIÁRIO DO PARÁ 2014. *Trânsito de Belém está à beira de um colapso* [online]. Belém: Jornal Diário do Pará. Disponível: <http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-310992-transito-de-belem-esta-a-beira-de-um-colapso.html> [acessado 01/11/2014]

HARVEY, D. 2005. *A produção capitalista do espaço*, São Paulo, Annablume.

HUERTAS, D. 2013. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil, São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

LACERDA, N. 2012. Fragmentação e Integração: movimentos de (re) estruturação espacial das metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, A. C. T.; LIMONAD, E.; GUSMÃO, P. P. (orgs). *Desafios ao planejamento: produção da metrópole e questões ambientais*, Rio de Janeiro, Letra Capital: ANPUR.



LENCIONI, S. 2006. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (Orgs.). *Panorama da geografia brasileira I*, São Paulo, Annablume.

\_\_\_\_\_. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço 2003. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Orgs.). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*, São Paulo, Contexto.

MALHEIRO, B. C.P. 2006. *Desigualdade e diferença nas margens da cidade: O Porto do Açaí, espaço de (sobre)vivência na orla fluvial de Belém (PA)*, Belém, Monografia (Graduação em Licenciatura e Bacharelado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Pará.

PARÁ, Agência Pará 2013. *Estado inaugura o novo Terminal Hidroviário do Porto de Belém* [online]. Belém: Governo do Estado do Pará. Disponível: [http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id\\_ver=101724](http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id_ver=101724) [acessado 26/05/2014].

PENTEADO, A.R. 1968. *Belém do Pará: estudo de geografia urbana*, Belém, UFPA.

SANTOS, Milton. 1993. *A urbanização brasileira*, São Paulo, Hucitec.

\_\_\_\_\_. 1994. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*, São Paulo, Edusp.

\_\_\_\_\_. 1995. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, E.; MOURA, E.; MAIA, M. L. (Orgs.). *Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço*, Belém, EDUFPA, 1995.

\_\_\_\_\_. 2006. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.

SILVA, M. A. P. 2006. *A cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*. Belém, – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais-Universidade Federal do Pará.

SPOSITO, M. E.B. et al. 2007. O Estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades Médias: espaços em transição**, São Paulo, Expressão Popular.

TAVARES, M. G. C. 1997. A rede de energia elétrica e o novo recorte espacial do sudeste paraense. In: ANPUR, VII, Recife, *Anais*.

TRINDADE JR. Saint-Clair. 1998. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém*. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

\_\_\_\_\_. 2006. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia, *Revista Terra Livre* n°26, São Paulo.

\_\_\_\_\_. 2007. Matrizes e concepções das políticas de requalificação urbana em áreas centrais no Brasil: reflexões a partir da experiência de Belém-Pa. In: C. A. A. C. et al. (Org.). *Territorio, ciudad y educacion*. 1ed. Barcelona, Apec.

\_\_\_\_\_. 2010. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico, *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros* v. 51, São Paulo.

VAINER, C.B. 2007. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação, *Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais* v.9, São Paulo.