



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO
TRÓPICO ÚMIDO

THIAGO ALAN GUEDES SABINO

PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DISPERSÃO METROPOLITANA EM BELÉM:
importância da logística em discursos e projetos de estruturação territorial

Belém/PA
2016

THIAGO ALAN GUEDES SABINO

PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DISPERSÃO METROPOLITANA EM BELÉM:
importância da logística em discursos e projetos de estruturação territorial

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior.

Belém/PA
2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca do NAEA/UFPA

Sabino, Thiago Alan Guedes

Produção do espaço e dispersão metropolitana em Belém: importância da logística em discursos e projetos de estruturação territorial – Thiago Alan Guedes Sabino, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. – 2016.

201 f. : il. ; 29 cm
Inclui bibliografias

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2016.

1. Belém, Região Metropolitana (PA). 2. Discurso. 3. Metropolização. 4. Planejamento urbano – Belém, Região Metropolitana (PA). I. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, orientador. II. Título.

CDD 2 ed. 307.1416098115

THIAGO ALAN GUEDES SABINO

PRODUÇÃO DO ESPAÇO E DISPERSÃO METROPOLITANA EM BELÉM:
importância da logística em discursos e projetos de estruturação territorial

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Planejamento do Desenvolvimento.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Orientador – NAEA/UFPA

Prof.^a Dr.^a. Rosa Elizabeth Acevedo Marin
Examinadora Interna – NAEA/UFPA

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral
Examinador Externo – PPGeo/UFPA

Aprovado

Para Edivaldo e Lúcia, meus pais.

Obrigado por tudo!

AGRADECIMENTOS

Não há como não agradecer a todos os que estiveram comigo nesta pequena longa caminhada, pois ao final desse trabalho tenho a consciência de que nunca percorremos sozinhos as estradas que a vida nos impõe.

Em primeiro lugar, agradeço ao meu DEUS, por todas as maravilhas que Ele tem me proporcionado. Nos momentos mais difíceis foi Nele que busquei meu refúgio e hoje eu quero dar Glória ao Seu poder, por tantas graças derramadas.

Aos meus pais, Edivaldo Sabino e Lúcia Guedes, os quais amo com todas as minhas forças, e agradeço por estarem ao meu lado sempre, por todo apoio, amor, carinho, atenção e incentivo que sempre concederam a mim. A educação moral, humana, religiosa, aos esforços para me proporcionar a educação superior que não tiveram. Agradeço sempre por ter vocês na minha vida!

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pela bolsa de pesquisa concedida nos dois anos de pós-graduação, sem a qual seria muito difícil realizar este estudo, fazer a pesquisa e defender esta dissertação.

Agradeço ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) pela grande honra e oportunidade de ter sido aluno desta instituição de prestígio internacional. Aproveito a ocasião e agradeço a todos os professores e técnicos que contribuíram de alguma forma para o desenvolvimento desses dois anos de aulas e pesquisas.

Um agradecimento especial ao meu orientador, Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr., pela sua orientação e, sobretudo, pela paciência que teve comigo durante esses anos de pesquisa. Apreciar o seu referencial é uma inspiração para todos que tiveram a honra de serem orientados pelo senhor. Meu muito obrigado e desculpas pelas falhas!

Um agradecimento carinhoso à Prof.^a Dr.^a Rosa Acevedo, amiga e exemplo de ser humano, na sua humildade cativou a minha admiração como pessoa e profissional engajada que é, sobretudo ao lado dos movimentos sociais. Agradeço a oportunidade de ter feito parte do Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia.

Registro, também, o meu agradecimento ao professor e amigo Dr. Márcio Douglas, pelos conselhos que me deu. Muito obrigado, meu amigo, por confiar em mim e ter recomendado o meu trabalho em alguns locais.

Não poderia esquecer da turma do IDESP, que me incentivou muito a trilhar os caminhos da pós-graduação, em especial a Andréa Pinheiro, Rovaine Ribeiro, Leila Monte e

Michel Lima, vocês foram importantes e grandes incentivadores para que hoje eu esteja concluindo essa etapa de minha vida. Obrigado!

Ao chegar ao NAEA, conheci pessoas maravilhosas na Sala 210 da Prof.^a Rosa. Essas também me incentivaram e me deram apoio durante a realização desse trabalho, destacando as amigas Jurandir Novaes, Eliana Teles, Mayka Amaral, Tamyris Cassiano, e tantos outros que por lá entravam e conviveram um período conosco. Meus agradecimentos!

Também nessa instituição conheci novos colegas no Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade da Amazônia (GEOURBAM), destaco aqui o Helbert Michel, a Suelem Cardoso e o Miguel Filho. Sempre foram muito solícitos com minha pessoa e deram muita força nessa caminhada.

Retornando ao ambiente familiar, não poderia deixar de agradecer a toda a minha grande família, tanto os Guedes quanto os Sabino, mas destaco alguns que diretamente me ajudaram para que este trabalho fosse concluído, em especial minhas avós Finoca Guedes e Maria Rosa; minhas tias Joana Guedes, Fátima Guedes e Carmen Xavier; meus tios Odimar Guedes, Josildo Guedes (Gica Pororoca) e Alcides Sabino; a minha prima-irmã Andréa Guedes; e os primos Danielle Guedes, Luan Guedes e José Rui Florêncio. Agradeço, ainda, o apoio de minhas primas Hilma Guedes e Mônica Xavier.

Um agradecimento especial à minha noiva e futura esposa Dionne Gomes, pelo seu amor e por compreender que este é um momento muito importante na minha vida. Agradeço pelo seu apoio, amizade, consolo e por me incentivar nos momentos que eu mais precisei. Você foi uma das inspirações para alcançar esse objetivo e sonharmos juntos um futuro. A você o meu amor, respeito e amizade. Te amo!

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar a importância da logística em discursos e em projetos de estruturação territorial no espaço metropolitano de Belém, levando em conta as grandes obras de infraestrutura, de acessibilidade urbana regional e os investimentos privados ligados ao setor de transporte. Neste sentido, lança-se mão das teorias do desenvolvimento geográfico desigual, da modernização e da metropolização do espaço para compreender a configuração da dinâmica metropolitana recente de Belém. Para realização da pesquisa partiu-se de alguns procedimentos metodológicos, como: pesquisa e análise bibliográfica e documental; observações sistemáticas; análise do discurso presente em jornais, planos de transporte metropolitano e entrevistas com agentes públicos e privados ligados ao setor logístico. As reflexões deste trabalho vão ao encontro da relação que há entre o discurso sobre a logística e a concepção de espaço metropolitano. Nele, verifica-se a presença de uma matriz discursiva que vai ao encontro de ideias como de cidade “caótica”, de “desordem” urbana e de “caos” cotidiano, as quais precisam ser eliminadas e que servem de subsídio para outro discurso que lhe dá sequência: o que propaga a solução dos problemas metropolitanos por meio de uma melhor infraestrutura logística para metrópole e que possa melhor inseri-la no cenário econômico nacional e internacional. Trata-se, portanto, de um discurso que justifica a implantação dos grandes projetos no espaço metropolitano e reforça um modelo de cidade descontínua e dispersa, estruturada por meio de grandes obras viárias, de maneira a permitir uma melhor acessibilidade a uma dimensão ampliada de natureza regional, indicando uma tendência embrionária de formação de uma cidade-região na Amazônia com particularidades regionais. A logística, nesse sentido, surge como uma “solução”, bastante incentivada pela esfera governamental, para a instalação de empresas com lógicas organizativas pautadas na organização *just in time*. Conclui-se que essas práticas de transformação urbana acabam por contribuir para a produção de um espaço fragmentado e de acesso limitado à população.

Palavras-chave: Discurso. Espaço metropolitano. Logística. Cidade-Região. Belém.

ABSTRACT

This work aims to analyze the importance of logistics in speeches and territorial structuring projects in the metropolitan area of Belém, taking into account the major infrastructure projects of regional urban accessibility and private investment linked to the transport sector. In this sense, hand launches the theories of uneven geographical development, modernization and metropolization space to understand the configuration of the recent metropolitan dynamics of Bethlehem To conduct the survey started up some methodological procedures, such as: Research and literature review and documentary; systematic observations; This discourse analysis in newspapers, metropolitan transportation plans and interviews with public and private actors from the logistics sector. The reflections of this work will meet the relation between the discourse on logistics and the design of metropolitan space. In it, there is the presence of a discursive matrix that meets ideas as city "chaotic", the "disorder" urban and "chaos" everyday that need to be eliminated and which serve as a subsidy for another speech that gives you sequence: which spread the solution of metropolitan problems through better logistics infrastructure to metropolis and you can better enter it in the national and international economic environment. It is therefore a discourse that justifies the implementation of major projects in metropolitan space and enhances a city model discontinuous and dispersed, structured by major road works, in order to allow better accessibility to a larger scale nature regional, indicating an embryonic trend of formation of a city-region in the Amazon with regional particularities. Logistics, in this sense, appears as a "solution" quite encouraged by the governmental sphere, for the installation of companies with guided organizational logic of just in time. It follows that these urban transformation practices end up contributing to the production of a fragmented space and limited access to the population.

Key- words: Speech. Metropolitan Space . Logistics. City-Region. Belém City.

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 - Cidade região: processos socioespaciais e elementos principais.....	52
Figura 2 - Navio Paquet Rio Negro que fazia a rota Belém - Liverpool.....	63
Figura 3 - Movimentação de embarcações na orla de Belém.....	66
Figura 4 - Trapiches de Belém no início do século XX.....	66
Figura 5 - Estação de São Brás da Antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança.....	72
Figura 6 - Projeto de interseção das Avenidas Almirante Barroso e Dr. Feitas...	81
Figura 7 - Reportagem “O preço de uma briga longe do fim”, do Diário do Pará	114
Figura 8 - Reportagem de anúncio de projeto de ampliação do Porto de Vila do Conde em Barcarena.....	116
Figura 9 - Reportagem de O Liberal mostrando o caos urbano e a solução projetada para a cidade.....	119
Figura 10 - Reportagem de O Liberal mostrando uma cidade que sofre os impactos de um trânsito “caótico”.....	120
Figura 11 - Reportagem mostrando a valorização de terras no município de Inhangapi e o Projeto da Plataforma Logística do Rio Guamá	130
Figura 12 - Reportagem tratando do contrato de balsas para operar na travessia do Rio Moju.....	132
Figura 13 - Ilustração das obras viárias no espaço metropolitano de Belém e a projeção da cidade região.....	136
Figura 14 - Reportagem que projeta as melhorias do sistema viário da “Belém do futuro”.....	138
Figura 15 - Alternativas de expansão urbana do PDGB	149
Figura 16 - Modelo de expansão urbana adotado pelo PDGB	150
Figura 17 - Alternativas de organização espacial do PEM	153

Figura 18 - Concepção da Avenida Almirante Barroso com a implantação do sistema de ônibus troncal.....	154
Figura 19 - Proposta de estruturação do sistema viário metropolitano.....	157
Figura 20 - Obras viárias concebidas pelo Programa “Ação Metr�pole” para a RMB.....	161
Figura 21 - Imagens virtuais ilustrativas do Sistema BRT no cenário urbano de Belém.....	162

LISTAS DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 - Porto de Belém	70
Fotografia 2 - Conjunto Residencial Albatroz I, em Marituba	85
Fotografia 3 - Portão de acesso ao Condomínio Alphaville, na Ilha de Caratateua.....	85
Fotografia 4 - Implantação de condomínios residenciais ao longo da Rodovia BR-316.....	86
Fotografia 5 - Empresa de logística na orla de Belém	99
Fotografia 6 - Orla sul de Belém, na margem do Rio Guamá	102
Fotografia 7 - Avenida Marquês de Herval	159
Fotografia 8 - Publicidade em <i>outdoor</i> ao longo da obra do BRT Belém	162
Fotografia 9 - Orla do Rio Guamá na Vila Pernambuco, Município de Inhangapi	175

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 - Espaço metropolitano de Belém: formação embrionária de uma cidade-região na Amazônia.....	54
Quadro 1- Produção habitacional pela COHAB/PA entre 1966 a 2010.....	78
Mapa 2 - Espaço metropolitano de Belém: produção do espaço urbano para a moradia no espaço metropolitano de Belém.....	87
Quadro 2 - Espaço metropolitano de Belém: movimentação portuária por natureza das cargas em toneladas (ano de 2015).....	90
Mapa 3 - Município de Barcarena: localização das empresas, portos e de comunidades locais.....	92
Quadro 3 - Espaço Metropolitano de Belém: empresas que atuam no segmento do transporte de cargas e logística.....	94
Mapa 4 - Espaço metropolitano de Belém: espacialização dos complexos industriais e das plataformas logísticas.....	98
Mapa 5 - Belém: fluxos estabelecidos com municípios de sua região de influência.....	104
Quadro 4 - Belém: matriz discursiva dos discursos que antecipam um cenário de caos e desordem no espaço metropolitano.....	123
Quadro 5 - Belém: matriz discursiva que projetam o futuro para o espaço metropolitano.....	139

LISTAS DE TABELAS

Tabela 1 - RMB: população residente (1970-2010).....	83
Tabela 2 - Espaço metropolitano de Belém: empresas do setor de transporte, armazenagem e correios.....	89
Tabela 3 - Belém: fluxos hidroviários com municípios do Pará, Amapá e Amazonas.....	100
Tabela 4 - Belém: movimentação nos aeródromos operados pela INFRAERO em 2015.....	102
Tabela 5 - RMB: tipos de fluxos pendulares por municípios – 2010	103

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviário
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA – Área de Proteção Ambiental
BASA – Banco da Amazônia
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT – *Bus Rapid Transit*
CATA – Companhia Amazônia Têxtil de Aniagem
COHAB – Companhia de Habitação do Estado do Pará
CD – Centros de Distribuição
CDP – Companhia Docas do Pará
CPH – Companhia de Portos e Hidrovias do Pará
DIT – Divisão Internacional do Trabalho
DMER – Departamento Municipal de Estradas de Rodagem
EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EFB – Estrada de Ferro de Bragança
EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
ETC – Empresas de Transporte de Cargas
FIEPA – Federação das Indústrias do Estado do Pará
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços
IVC – Instituto Verificador de Circulação
JICA – *Japan International Cooperation Agency*
MCMV – Programa “Minha Casa, Minha Vida”
MPE – Ministério Público do Estado do Pará
NGTM – Núcleo de Gerenciamento do Transporte Metropolitano
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PDA – Plano de Desenvolvimento da Amazônia
PDGB – Plano de Desenvolvimento da Grande Belém
PDTU – Plano Diretor de Transporte Urbano
PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PEM – Plano de Estruturação Metropolitana

PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro
POLAMAZÔNIA – Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais da Amazônia
PSDB – Partido Social Democracia Brasileira
PT – Partido dos Trabalhadores
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
REVAP – Revitalização e Valorização de Áreas Portuárias
RMB – Região Metropolitana de Belém
SEDOP – Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Obras Públicas
SEMOB – Superintendência de Mobilidade Urbana de Belém
SEPE – Secretaria de Projetos Estratégicos
SEURB – Secretaria Municipal de Urbanismo
SINDICARPA – Sindicatos das Empresas de Logísticas e Transporte de Cargas do Estado do Pará
SINDARPA – Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação do Estado do Pará
SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO E LOGÍSTICA: APORTES TEÓRICOS- CONCEITUAIS PARA PENSAR A AMAZÔNIA ORIENTAL	24
2.1 A logística como indutora de um desenvolvimento desigual	24
2.2 O espaço como produção social e o seu sentido na modernização da sociedade	37
2.3 As Novas demandas globais e as reconfigurações metropolitanas	43
3 DA CIDADE À METRÓPOLE DISPERSA: A IMPORTÂNCIA DA CIRCULAÇÃO NA CONFIGURAÇÃO URBANA	55
3.1 A ocupação dos portugueses e a construção de uma cidade ribeirinha	55
3.2 A exploração da borracha e o processo de interiorização da cidade	62
3.3 A nova dinâmica regional e a conformação da metrópole	76
4 A LOGÍSTICA: ESTRATÉGIAS E DISCURSOS PARA (RE)AFIRMAR A METRÓPOLE DE BELÉM NO CENÁRIO NACIONAL E INTERNACIONAL	90
4.1 A nova estruturação metropolitana de Belém e o papel do setor logístico	90
4.2 Uma análise do discurso da logística presente nos jornais, planos e entrevistas de governantes e empresários	105
4.3 O discurso em jornais impressos na Grande Belém	110
4.3.1 O discurso que projeta o atraso no espaço metropolitano.....	113
4.3.2 O discurso que projeta o devir metropolitano.....	133
4.4 O discurso nos planos metropolitanos da Grande Belém	147
4.4.1 O PDGB e a integração viária metropolitana.....	148
4.4.2 O PEM e a integração viária metropolitana.....	151
4.4.3 O PDTU como base para o Programa “Ação Metrópole”.....	154
4.5 Os agentes produtores do espaço metropolitano e suas retóricas	163
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
REFERÊNCIAS	186
APÊNDICES	194

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios de sua formação, uma das funções prevaletentes de Belém foi a comercial; isto porque esta cidade sempre se destacou por ser ponto de partida e de chegada de importantes fluxos de toda ordem, provenientes e voltados para a região. Esta importância garantiu a Belém um papel de destaque na rede urbana regional amazônica. Através dela, organizou-se, em um primeiro momento, uma rede urbana dendrítica, caracterizada pela importância do rio como o principal elemento de conexão entre os espaços (AMARAL, 2010).

Pelo rio chegavam e partiam mercadorias, pessoas e informações, contribuindo, já naquele momento, para apontar a centralidade histórica de Belém na escala regional amazônica (SILVA, 2006). Assim sendo, o rio é, sem dúvida, um elemento da paisagem amazônica essencial na articulação entre as cidades e povoados, considerado como um modal hegemônico responsável por organizar a sociedade e o circuito espacial da produção regional até 1960 (TAVARES, 1997; ACEVEDO MARIN, 2004; CASTRO 2009).

A partir de 1960, principalmente, ocorreu uma intensa reestruturação do espaço regional. Este novo modelo de organização resultou de uma política de desenvolvimento nacional na qual a região se tornou fundamental para o avanço da frente capitalista em expansão a partir do Sudeste brasileiro. As rodovias ganharam destaque na circulação de pessoas, mercadorias e informações; possibilitaram, também, a implantação de projetos agropecuários e minerais, dando sentido aos intentos de desenvolvimento e modernização do espaço. Assim, um novo modelo de urbanização dirigida, concentrada ao longo de rodovias ou nas adjacências de grandes projetos, garantiu a expansão capitalista na fronteira amazônica (TRINDADE JÚNIOR, 2006).

Por outro lado, a abertura das rodovias, redes de telecomunicações e interligação aérea possibilitou uma integração maior da região com o País, e, conseqüentemente, a alteração da relação entre as cidades dentro da rede urbana regional, que até 1960 era polarizada por Belém.

Hoje, apesar de as redes não obedecerem a uma hierarquia como outrora, é possível falarmos que a metrópole Belém possui fortes relações com a sua região de influência, assim como é a mediadora de fluxos entre os espaços locais/ regionais com o espaço global.

Lencioni (2006), ao analisar a produção do espaço urbano, considera a importância das redes na redefinição da centralidade das cidades e chama a atenção para o sentido da multiplicidade e diversidade que atingem nos dias atuais. Para a autora:

multiplicidade e diversidade de redes nos dias atuais, se constituem em forças produtivas fundamentais de uma economia, cada vez mais, globalizada. Essas redes expressam, antes de tudo, as relações de circulação do capital e é nessa expressão que evidenciam uma das dimensões do espaço: o espaço como meio, ou seja, o espaço como mediação necessária à reprodução do capital em escala globalizada (LENCIONI, 2006, p.67).

De acordo com a autora, as redes expressam as relações de circulação do capital, evidenciando o espaço como mediação para 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 entre cidade e região (local, regional e global), podemos perceber as metamorfoses dos espaços metropolitanos.

No caso de Belém, o papel que esta metrópole possui na estrutura urbana regional ainda faz dela um importante “nó” na rede por articular, por exemplo, relações de espaços como as Zonas Francas de Manaus e de Macapá com o resto do País. Segundo Huertas (2014), a hidrovia do Rio Amazonas é responsável pela grande intensidade de fluxos na bacia hidrográfica regional, e é de extrema importância para que as cargas oriundas de Manaus sejam distribuídas para todo o Brasil. Isso se consolida porque a navegação pelo Rio Amazonas não sofre interferência dos regimes de seca, como os que impactam, por exemplo, a profundidade no Rio Madeira. A metrópole belenense possui o melhor acesso na região amazônica com o restante do País, favorecendo um arranjo espacial e organizacional que dá suporte às empresas que operam no setor de logística no espaço metropolitano de Belém (HUERTAS, 2014).

É nesse sentido que a implantação das redes de circulação é uma estratégia do capitalismo para propiciar a expansão de áreas com excedentes de capitais para regiões de “fronteira”, com escassez de capitais, desobstruindo as barreiras, tanto naturais quanto burocráticas, para esta ampliação de mercados (HARVEY, 2011).

Santos (1994), ao abordar a implantação de “grandes objetos” no espaço regional, ressalta que a estratégia utilizada se baseia no discurso e na forma de convencimento, cheios de intencionalidades camufladas, com promessas de progresso e de desenvolvimento local, justamente por ser a chave de aceitação das mudanças que se configuram em todos os aspectos na vida dos que primeiro residem no lugar. Assim, nesta nova etapa da globalização, os objetos não mais “obedecem” à lógica do lugar. Estas particularidades são agora “vencidas” pela técnica que molda os lugares conforme o interesse de uma lógica do capital,

que é externa à 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 supetão, 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).

Orlandi (2002) salienta que, para entender o discurso enunciado, é necessário que seja contextualizado o período histórico-geográfico que revela os seus sentidos de existir. Assim, para o autor,

o discurso é marcado pela contradição, pela fragmentação e pela heterogeneidade, que totaliza uma dispersão de textos (superfícies linguísticas), mas cuja inscrição histórica define a regularidade enunciativa, uma vez que é na relação do discurso com as condições históricas que o sentido se revela (ORLANDI, 2002, p.15).

No caso amazônico, o fluxo de cargas influencia e impulsiona a elaboração de alguns projetos logísticos e de mobilidade urbana, de forma a possibilitar uma maior racionalidade do espaço. Para justificar a implantação dessas obras, é necessária a utilização do discurso que associa os problemas socioespaciais locais e regionais ao atraso e à estagnação, ao qual denominamos de *discurso do atraso*, que é seguido de outro, que apresenta a cidade desejada, que chamamos de *discurso do devir*. Dessa forma, o discurso apresentado, ao divulgar vultosos investimentos para a região, ressalta a geração de empregos, além da promessa do desenvolvimento e da modernização do espaço. É com base nessas premissas que estruturamos o argumento de nosso trabalho.

O primeiro capítulo tem como objetivo apresentar um debate acerca da modernização do espaço, da logística e do desenvolvimento. Procura-se, igualmente, debater as novas demandas globais e as reconfigurações metropolitanas, que sugerem, para o caso de Belém, a formação embrionária de uma metrópole cada vez mais difusa, aos moldes de uma cidade-região.

O segundo capítulo tem como objetivo realizar uma retomada histórico-geográfica do processo de formação do espaço metropolitano de Belém. Nesse sentido, abordamos os processos históricos que contribuíram para a configuração da forma urbana da metrópole, que,

em um primeiro momento, mostrou-se compacta, e, depois, assumiu uma configuração mais dispersa. Nessa transição, fala-se da importância que a circulação assumiu na configuração urbana.

No terceiro capítulo, abordamos, especificamente, as estratégias e os discursos que são construídos sobre a importância e o papel da logística para o dinamismo metropolitano de Belém, com a finalidade de mostrar por meio deles, a busca pela (re)afirmação e maior inserção da metrópole em um cenário nacional e internacional. Procuramos apresentar a retórica presente nos dispositivos midiáticos e verificar a forma que se comporta em um determinado recorte temporal de análise. O mesmo é feito para o enunciado dos planos com enfoque para o transporte metropolitano e para as entrevistas; estas últimas feitas com agentes que estão direta ou indiretamente ligados às estratégias de estruturação do espaço metropolitano por meio da logística, da circulação e da mobilidade urbana.

Assim, lançando mão das teorias da modernização do espaço (SANTOS, 2002), da metropolização do espaço (LENCIONI, 2003) e da cidade-região (SCOTT et al., 2001), destacamos algumas questões-problema a respeito da relevância do discurso sobre a logística e o papel que ela exerce na centralidade urbano-regional da metrópole:

- a) Qual a configuração assumida pelo espaço metropolitano de Belém nos dias atuais?
- b) Que papel é reservado à logística no discurso governamental e das empresas privadas na concepção e projeção do espaço metropolitano de Belém?
- c) Qual a relação entre a centralidade referida à logística nos discursos oficiais e de iniciativa privada e sua efetiva importância nos projetos colocados em prática no espaço metropolitano de Belém?

Para responder às questões propostas, o presente trabalho tem por objetivo analisar o discurso que considera a logística e os esquemas de mobilidade e de circulação como elementos importantes na produção do espaço metropolitano de Belém, levando em conta as grandes obras em infraestrutura de acessibilidade urbano-regional e investimentos privados ligados ao setor de transporte. Esse objetivo se desdobra em outros três específicos, que são:

- a) Identificar elementos que caracterizam a configuração do espaço metropolitano de Belém;
- b) Identificar e analisar o papel que a logística possui no discurso governamental e das empresas privadas em relação à concepção e à projeção de Belém como metrópole regional;

- c) Analisar os discursos sobre a logística presentes em jornais, planos/relatórios de mobilidade urbana e entrevistas com diferentes agentes, bem como a efetiva importância da mesma na concretização de projetos estruturadores do espaço metropolitano de Belém.

Para a pesquisa, foram utilizados os seguintes procedimentos:

- a) Levantamento bibliográfico e discussão teórico-conceitual de temas relacionados à problemática de discussão, notadamente sobre a modernização do espaço (SANTOS, 1993, 1994, 1995, 2004, 2006), a logística (DE ROO, 2003; HERVEY, 2005, 2011; HUERTAS, 2014; MONIÉ, 2003; SANTOS, 2008, 2006; SILVA, 2003; SILVEIRA, 2008,2011; TREVISAN, 2012) e metropolização do espaço (LENCIONI, 2004, 2006a, 2006b), revisão bibliográfica e documental da formação histórico-geográfica da metrópole belenense e de sua região de inserção imediata, e dentre os autores principais destacamos: Acevedo Marin (1997, 2004), Penteadó (1967, 1973), Corrêa (1989), Corrêa (1987), Moreira (1989), Santos (1980), Trindade Júnior (1997, 1998, 1999, 2005, 2010), Amaral (2008, 2010), Sarges (2002), Silva (2006), Lopes (2002) e Weinstein (1993);
- b) Levantamento de dados primários e secundários de indicadores econômicos, sociais e de fluxos, referentes à metrópole e suas relações, além de instituições – Sindicatos das Empresas de Logísticas e Transporte de Cargas do Estado do Pará (SINDICARPA), Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação do Estado do Pará (SINDARPA), Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Companhia de Portos e Hidrovias do Pará (CPH), Companhia Docas do Pará (CDP), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – e de matérias veiculadas em jornais de grande circulação no Estado do Pará (Diário do Pará e O Liberal);
- c) Levantamento fotográfico de áreas de implantação de grandes projetos logísticos, que revelam, para além de um simples campo visual, elementos relacionados a processos e fenômenos importantes identificados no decorrer da pesquisa;
- d) Realização de entrevistas individuais gravadas com empresários do setor logístico e com secretários ou técnicos de governos (municipais e estaduais) ligados diretamente ou indiretamente à questão da logística e da mobilidade urbana, a saber: Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Obras Públicas (SEDOP), Núcleo de Gerenciamento do Transporte Metropolitano (NGTM), Companhia de

- Portos e Hidrovias do Pará (CPH), Superintendência de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB) e Secretaria Municipal de Urbanismo (SEURB);
- e) Análise e sistematização dos dados coletados considerando o marco teórico-conceitual da pesquisa;
 - f) Análise dos discursos presentes nos jornais de grande circulação (Diário do Pará e O Liberal), no período de 2007 a 2014, nos planos e documentos sobre logística ou mobilidade urbana, e nas entrevistas com sujeitos que atuam na área da logística ou mobilidade urbana no espaço metropolitano.

A principal técnica utilizada para análise neste trabalho foi a análise do discurso. De acordo com Silva (2008), deve-se fazer uma distinção quanto ao seu sentido popular e a designação científica que lhe foi atribuída. Para a autora, o

discurso, como uma palavra corrente no cotidiano da língua portuguesa, é constantemente utilizada para efetuar referência a pronunciamentos políticos, a um texto construído a partir de recursos estilísticos mais rebuscados, a um pronunciamento marcado por eloquência, a uma frase proferida de forma primorosa, a retórica, e muitas situações de uso da linguagem em diferentes contextos sociais (SILVA, 2008, p. 98).

Nesse sentido, a autora destaca que o discurso, no campo teórico-metodológico, nomeia um fenômeno, manifestado por meio da língua. A análise do discurso, como objeto e técnica de análise, difere da análise textual, embora tenha uma relação significativa com esta. O discurso vai além de um texto propriamente dito e tem por objetivo encontrar o ponto em que a inscrição ideológica revele seus sentidos, transpondo os limites da literatura e atingindo as estruturas das relações sociais e histórico-geográficas (SILVA, 2008).

Assim, não há nada que não tenha importância no que diz respeito à linguagem. As falas e os textos são práticas sociais em que algumas afirmações são determinantes para identificar as funções, ou atividades da fala e dos textos, e explorar como eles foram construídos (GILL, 2008).

O emprego de uma análise crítica do discurso presume que este esteja determinado pelas instituições e estruturas sociais, que são partes constitutivas dele. Entretanto, essa função de controle sobre o discurso não aparece de forma clara, mas é possível identificá-la por meio dos comportamentos que codificam e prescrevem o discurso (IÑIGUEZA, 2005).

Nesse sentido, o emprego da técnica pressupõe primeiramente o “como fazer”. Segundo Iñiguez (2005), é fundamental definir alguns pontos antes de fazer a análise do

discurso, como o que estamos tentando compreender, quais fenômenos sociais queremos elucidar para, em seguida, analisá-los.

Para a análise, alguns elementos são importantes, entre eles: o *corpus*, que corresponde ao material analisado, que precisa ser organizado, colocado em um formato manipulável, e, se estiver em fontes audiovisuais, deve ser transcrito com o máximo de detalhe, preservando outros elementos. Além deste, destacamos: os *atos da fala*, em que as expressões são produtoras de efeitos e são capazes de precederem ações; o uso da *pragmática*, que utiliza uma análise detalhada dos significados, exatamente como são assinalados na informação em um determinado contexto; a *retórica*, que valoriza a estrutura argumentativa e formal de um texto ou fala, dando-lhe credibilidade e legitimidade no que transmite; a *polaridade e desconstrução*, que sugerem que encontremos os jogos de oposições das falas.

A legitimidade da análise do discurso, como técnica, origina-se da visão de que a linguagem é uma ação investigadora para revelar as estruturas sociais de um determinado contexto histórico-geográfico, onde a análise crítica do discurso possibilita desmascarar a realidade apresentada e um caminho para a sua transformação (IÑIGUEZ, 2005).

A abordagem teórico-metodológica a ser utilizada é o materialismo histórico e dialético, que é um instrumento racional para a descoberta e análise da realidade e que, muitas vezes, é escamoteada pela aparência, dentro de uma sociedade capitalista desigual (SPOSITO, 2004).

Para Harvey (1980), a grande dificuldade de se exprimir claramente o que Marx entendia por método reside no fato de que, abstratamente, o método só pode ser bem compreendido através de sua prática. Deste modo, o materialismo histórico-dialético compreende necessariamente a noção de movimento na história, pois contém os princípios da interação universal, unidade dos contraditórios, do movimento universal e do desenvolvimento em espiral.

No sentido de entender o papel exercido por Belém como metrópole dentro do processo acumulativo do capital e da estratégia estatal que vem sendo planejada para todo o espaço regional amazônico, em consonância com o “desenvolvimento” mais geral, é que procuraremos analisar o discurso sobre a logística e sua repercussão na modernização do espaço da metrópole.

2 MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO E LOGÍSTICA: APORTES TEÓRICO-CONCEITUAIS PARA PENSAR A AMAZÔNIA ORIENTAL

Nossa intenção neste primeiro capítulo é compreender a concepção de logística e como a modernização do espaço propicia a configuração do espaço no mundo globalizado, contribuindo para acelerar e tornar mais flexível a acumulação do capital em espaços metropolitanos como o de Belém, marcado por grandes desigualdades socioespaciais, o que nos induz a identificá-lo como produto de um desenvolvimento desigual.

2.1 A logística como indutora de um desenvolvimento desigual

A região amazônica veio, ao longo das últimas décadas, sobretudo a partir de 1960, passando por profundas transformações que alteraram sua configuração espacial. A abertura das rodovias, as redes de telecomunicações e as interligações aéreas possibilitaram uma integração maior com as demais regiões do País e, conseqüentemente, alteraram a relação entre as cidades dentro da rede urbana¹, que, na Amazônia, até 1960, possuía uma circulação predominantemente dendrítica, comandada por Belém (CORRÊA, 1987). Neste contexto, ganharam destaque novos centros urbanos, sobretudo na implantação de grandes projetos interligados pelas novas rodovias que passaram a articular a região.

Ainda no auge do período militar, foram lançados alguns programas, entre eles, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que tinha como objetivo garantir o crescimento econômico e a distribuição mais equitativa da renda no contexto nacional com redução de desigualdades interregionais. Para atingir tal objetivo, o Estado pensou para o espaço amazônico uma integração por meio da troca econômica, na qual a região fornecia matéria-prima para a indústria concentrada no Centro-Sul, e recebia os produtos manufaturados. Este modelo econômico estava pautado nas vantagens comparativas da região, viabilizadas através da sua “vocalização” econômica como fornecedora dos insumos à produção (BRASIL, 1971).

Assim, foram pensados para a Amazônia inúmeros projetos dentro de programas como o Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais da Amazônia (Polamazônia), pautado no modelo de polos de crescimento e irradiação do desenvolvimento (PERROUX, 1977), cuja preocupação era analisar o processo de concentração espacial das indústrias nas áreas em

¹ De acordo com a definição de Corrêa (2006), rede urbana é o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, em que os nós são os lugares dotados de funções urbanas. Para este autor, a rede urbana é um produto social, histórico e econômico, com a finalidade de articular as sociedades numa determinada porção do espaço, garantindo a sua sobrevivência e reprodução (CORRÊA, 2006, p. 93).

torno de Paris, na França. Perroux (1977) partiu da ideia de que a concentração de indústrias em uma mesma aglomeração urbana seria responsável por novas dinâmicas e provocaria a irradiação do crescimento, sobretudo o econômico, podendo vir a se transformar em um polo de desenvolvimento, quando, de fato, há as transformações na estrutura econômica.

Segundo Francisconi e Sousa (1976), o Governo Federal pretendia investir na criação ou desenvolvimento de núcleos urbanos que estivessem estrategicamente localizados ao longo das principais rodovias, direcionando-os a assumir papel de subcentros das metrópoles², que ainda são os principais locais de oferta de bens e serviços especializados, além de base logística para a implantação dos grandes projetos na região. Segundo as autoras, a ideia era:

a) fortalecer, através da estratégia de desenvolvimento urbano, a região metropolitana e reforçar as metrópoles regionais existentes; b) promover os núcleos urbanos de médio porte para que assumam as funções de elementos de apoio ao setor primário; c) dinamizar a urbanização em pontos estratégicos selecionados nos grandes eixos que cortam a região, como Transamazônica, a Belém-Brasília e a Cuiabá-Santarém, de forma a promover também projetos setoriais especiais de natureza urbana ou polos de apoio a projetos regionais específicos que venham a ser implantados na região (FRANCISCONI; SOUSA, 1976, p.34 apud PEREIRA, 2004, p.12).

Em relação à metrópole paraense, o Governo Federal na época, por meio dos seus órgãos de fomento regional de incentivos fiscais, em destaque a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia (BASA), contemplados no I Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), de 1972-1974, no âmbito do desenvolvimento urbano incentivaram com recursos federais a instalação de indústrias e empresas de navegação ao longo da orla da cidade e na área de hinterlândia do Porto de Belém, com o objetivo de incrementar a movimentação portuária (BRASIL, 1972).

A precariedade das rodovias e a dificuldade das redes geográficas na Amazônia possibilitaram que Belém se tornasse a principal intermediadora das relações da região com o restante do País e com o mundo. Entretanto, o capital exigiu uma organização interna na cidade, que facilitasse a sua função de entreposto comercial e de fluxos na rede de cidades da Amazônia (AMARAL, 2010).

² A propósito do conceito de metrópole, Lencioni (2006b) destaca o caráter polissêmico que o termo impõe e sugere que se constitui uma forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial. Além disso, associa a ela: a diversidade de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; o fato de ser normalmente o centro de referência em tecnologia e inovação; a condição de espaço de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação; o caráter de complexidade das redes técnicas (sistema de transporte, informação, comunicação, inovação etc.); e o seu papel como local de consumo e de nó de relações.

É importante destacar que, no período de implantação dos grandes projetos na Amazônia, a base organizacional da produção foi pautada no fordismo, que se caracterizava pela produção em massa, trabalho em cadeia e contínuo com profissionais especializados a operacionalizar uma função específica, além de armazenarem grandes quantidades de estoques (CASTRO, 2012).

As redes geográficas são resultado de processos sociais, econômicos, políticos e também culturais, que podem incluir ou excluir locais e pessoas, de acordo com os interesses dos agentes que as fazem (CARVALHO, 2011). Assim, elas passam pelas etapas de produção, distribuição, circulação e consumo, tendo nas cidades os locais de prestação de serviços de alta complexidade para a sua região, que também funcionam como “nós”³ dos fluxos de distribuição:

essas redes funcionam conforme as implicações sociais, econômicas e culturais que geram como consequências complementaridades, inclusões e exclusões. As mesmas podem ser do tipo global ou local, refletindo instâncias de produção, distribuição, circulação e consumo [...]. Esses aspectos organizacionais são concretizados dentro de uma dimensão temporal e espacial, abarcando assim, a duração da rede e a sua abrangência escalar. Dessa forma, a mesma não deve ser tratada isoladamente, deve estar relacionada à urbanização, à divisão territorial e à diferenciação espacial (CARVALHO, 2011, p.3).

Dessa maneira, Santos (2006) contribui argumentando que as modernizações tecnológicas no espaço são resultados das demandas sociais que cada momento histórico exige. Destarte, a difusão da técnica passa a ser controlada por processos específicos, que podem criar novos serviços para responder as novas necessidades, ou sofrerem inovações da técnica, mantendo as atividades já existentes e agregando um novo grau de modernismo (SANTOS, 2006).

É nesse sentido que, para o caso da Amazônia, uma importante inovação tecnológica permitiu uma eficiência na circulação pelos rios da região, que foi o desenvolvimento do sistema “ro-ro-caboclo”⁴, que possibilita uma rapidez no embarque e desembarque da

³ O sentido de “nó” aqui está relacionado ao fato de cidades serem espaços que oferecem serviços e produtos que servem tanto para o processo produtivo quanto para áreas de consumo de baixa, média e alta complexidade de uma população que está nela localizada ou em suas áreas de influência.

⁴ O sistema *ro-ro-caboclo* é uma adaptação do sistema ro-ro de navios cargueiros, especializados no transporte de veículos, para operacionalizar diante das dificuldades da navegação da Amazônia. Diferente do navio, a carga é transportada em carretas sobre rodas no convés, permitindo que o calado de navegação da embarcação seja menor que a de um navio. Assim é possível acoplar várias balsas e formar diferentes tamanhos de comboios de capacidade de carga variada entre 1, 2 ou até 4 balsas, com um limite de transporte de até 64 carretas, e um calado de 2 a 3 metros, o que facilita navegar por vários rios da região.

mercadoria. Esta técnica implantada subsiste no espaço-tempo em função da própria dificuldade de operar nos rios da região, sendo agregados, na medida do possível, rebocadores mais potentes a fim de possibilitarem os deslocamentos em um curto intervalo de tempo.

Toda a inovação da técnica e das estratégias de organização e manipulação da mercadoria circulante nos permite, hoje, falar de um conceito que vem, não por acaso, ganhando destaque tanto no discurso governamental quanto no da iniciativa privada, que é a logística. Para Silveira (2011), o conceito de logística⁵, além do transporte da carga, envolve uma série de serviços específicos que servem para facilitar o fluxo, destacando a armazenagem, o controle de estoque, o transporte de suprimentos, as inovações e aquisição de novas tecnologias de organização da carga, a transferência e distribuição fracionada de carga, a entrega porta a porta, o rastreamento da carga e comunicação com o operador da mesma. Além disto, ela envolve o planejamento e a gestão de transporte da empresa, assim como a sua estratégia de investimentos. Na nova era da globalização é o setor corporativo que mais ganha força, buscando diminuição dos custos e monitoramento da carga em tempo real (SILVEIRA, 2011).

Este modelo de organização da distribuição e tratamento da mercadoria passou a ter um destaque central com o novo processo de reestruturação produtiva do capital, pautado em uma acumulação mais flexível, sobretudo com a intensificação do processo de globalização, a partir dos anos 1990 (SILVEIRA, 2011). Ademais, o atual modelo produtivo exige uma integração entre as etapas de produção, circulação e consumo para concretizar um ciclo produtivo em um menor tempo e custo possível, através de uma compressão do espaço-tempo, que ocorre pelas inovações tecnológicas e processos de organização do capital (HARVEY, 2005).

O atual padrão de organização vem propiciando, além da integração entre as etapas de produção, dispersão desta em escala mundial, influenciando a seletividade dos territórios na Divisão Internacional do Trabalho (DIT). Isto vem contribuindo para um aumento da circulação de mercadorias que ocorre em diferentes escalas e em espaço-tempo diferenciado mundialmente (TREVISAN, 2012).

⁵ Com o mesmo propósito de conceituação, Bollou (1993) define a logística como sendo um conjunto de atividades ligadas à circulação e ao armazenamento, que facilitam o fluxo do produto desde o ponto de aquisição da mercadoria até o ponto de consumo final, passando pelos fluxos informacionais oferecidos aos clientes com um propósito de controle e diminuição dos custos operacionais. Coró (2003), ao definir o conceito de logística, destaca que ela não é somente um corredor de fluxos, mas permite uma conexão a um menor custo possível dos locais de produção ao locais de consumo, através de uma base tecnológica que possibilita novas redes sociais, produtivas e geográficas, criando sempre a necessidade de inovação das empresas e de valorizar as suas competências distintas em relação às outras concorrentes, utilizando-se do marketing para isso.

A logística⁶ se massificou a partir da terceira revolução científica, com o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional, e passou a ser incorporada pelos meios de circulação como uma estratégia para alcançar uma potencialização do tempo gasto e do espaço percorrido no transporte das mercadorias em escala global, utilizando-se de estratégias diversas, planejamento e gestão de transportes e de armazenamento, aliado às tecnologias de comunicação (SILVEIRA, 2009).

Para Barat (2011), a logística surge como uma estratégia de Estado, ainda na Segunda Guerra Mundial, para facilitar o armazenamento e a distribuição de suprimentos de guerra. A partir desse momento passou a ser incorporada às estratégias de organização das empresas pelo processo de produção, distribuição e etapas finais no consumo, sendo chamada de logística empresarial (BARAT, 2011).

De acordo com Silveira (2011), faz-se necessário diferenciar uma logística de Estado da logística empresarial corporativa. A primeira diz respeito às estratégias do Estado, através dos seus marcos jurídicos, institucionais e de planejamento territorial, que visa dotar o território de certas infraestruturas, criar normas para ordenar a circulação de pessoas e mercadorias no espaço e atender aos interesses do próprio Estado; enquanto a segunda é a que representa as inovações tecnológicas, estratégicas, assim como o planejamento e gestão das empresas, cuja finalidade é permitir uma maior acumulação flexiva para o capital (SILVEIRA, 2011).

Dessa forma, a logística passou a ser um fator-chave que, por discursos ou ações, vem mobilizando os espaços para produzirem infraestruturas que possibilitem a atração de capilaridades e centralidades dentro de uma rede de circulação que liga o global ao regional (MONIÉ, 2003).

De Roo (2003) destaca uma tendência à logística integradora multimodal para responder às necessidades do capitalismo na atual fase da globalização. Essa integração é efetivada por uma reestruturação produtiva que não apenas transforma as grandes corporações, mas é responsável por metamorfoses dos espaços, antes organizados sob uma lógica fordista e que, agora, passam a ter uma lógica taylorista, em que os fixos da circulação

⁶ Para Silveira (2009), as inovações logísticas podem ser classificadas em cinco grandes revoluções: a) a primeira está relacionada com o processo de escambo e o ressurgimento das cidades comerciais, período após a IV Cruzada; b) a segunda se liga ao processo das expansões marítimas, descobertas de novos espaços de exploração além-mar, e à acumulação primitiva do capital nos países expansionistas; c) a terceira, iniciada provavelmente na Inglaterra, coincidiu com a primeira revolução Industrial, quando a Inglaterra melhorou as vias de acesso e inovações nos transportes; d) a quarta se deu pela modernização dos meios de transporte, coincidindo com a segunda revolução industrial; e) e, por fim, a quinta revolução logística é aquela vivenciada hoje na maioria dos países, onde há um investimento grande em tecnologias de controle do fluxo pela informação e técnica, através de *softwares e hardwares*.

(portos, rodovias, ferrovias, plataformas logísticas) são primordiais para que o capitalismo desenvolva o seu processo de acumulação flexiva atual. Para a autora,

hoje, portos, cidades portuárias, *hubs* e plataformas logísticas organizam em conjunto, contando com as próprias forças, essa circulação. Todos devem responder aos mesmos imperativos do capitalismo global, mas estabelecem da maneira muito diversa as relações entre o mundial e o local [...] todos agem e transformam efetivamente os espaços tradicionais da era industrial, instituindo as redes de circulação. Todos almejam, assim, uma mesma globalidade, mas segundo pontos de vista diferenciados, seja com o intuito de controlá-la, à imagem dos grandes integradores internacionais, seja para nela contextualizar um território específico (DE ROO, 2003, p.26).

Nesse sentido, o Estado, em muitos casos, é um agente organizador dos sistemas de objetos e sistemas de ações no espaço, e age cooperando com as empresas. Para Santos (2006), os sistemas de objetos e os sistemas de ações associados às normas estabelecidas para o território são essenciais para compreender a geografia do presente. Isto porque, segundo o autor, a ordem mundial do capitalismo é cada vez mais influenciada pela normatização do território, e tanto os sistemas de objetos técnicos quanto às ações estão intimamente inter-relacionadas com as normas do território:

a ordem mundial é cada vez mais normativa, e também, é cada vez mais normatizada. Esse fato responde à preeminência da técnica em todos os aspectos da vida social, já que o próprio do fenômeno técnico é ser, a um tempo, normativo e normatizado [...] As normas das empresas são, hoje, uma das locomotivas do seu desempenho e de sua rentabilidade. Tais normas tanto podem ser internas, relativas ao seu funcionamento técnico, como externas, relativas ao seu comportamento político, nas suas relações com o poder público e nas suas relações, regulares ou não, com outras firmas, sejam essas relações de cooperação ou de concorrência (SANTOS, 2006, p.230).

Santos (2002), a respeito dos objetos técnicos, ressalta que eles são também científicos, haja vista que a ciência exerce um significado na eficiência de tais objetos para o capital. Além de científicos, porque há uma produção científica a priori e/ou a posteriori, eles são informacionais, transmitindo e recebendo informações de uma central de comando. Logo, esses objetos técnico-científicos são programados a serviço de um capital hegemônico, obedecendo a uma série de normas, leis e planos, de atores políticos e econômicos que são responsáveis pelo controle do sistema de ações sobre os sistemas de objetos. Assim eles determinam, por exemplo, a criação de novos objetos ou a (re)utilização dos objetos preexistentes (SANTOS, 2002).

Desta forma, a escolha em implantar um novo objeto ou (re)utilizar um já existente, modernizando de acordo com a disponibilidade tecnológica e da demanda exigida, é meramente uma decisão política e não técnica, em que a competitividade das corporações é influenciadora em uma ânsia de acumulação de capital (SANTOS, 2002).

Assim sendo, os objetos novos e antigos são imbricados por intencionalidades, desde a sua concepção, precisando utilizar de discursos para garantir a sua legitimação na sociedade. Nas palavras de Santos (2002),

os objetos novos, que transportam o sistema de técnicas atuais, exigem um discurso. Até ontem, os objetos nos podiam falar diretamente; hoje, nós os miramos e eles nada nos dizem, se não houver a possibilidade de uma tradução [...] Os objetos têm um discurso que vem de sua estrutura e revela sua funcionalidade. É o discurso do uso, mas, também, o da sedução. E há o discurso das ações, do qual depende sua legitimação. Essa legitimação prévia tornou-se necessária para que a ação proposta seja mais docilmente aceita, e mais ativa se torne na vida social (SANTOS, 2002, p. 226-227).

Ainda em relação aos sistemas de objetos subordinados ao sistema de ações, o controle sobre os primeiros ocorre, conforme já afirmado, por meio de uma normatização, que nada mais é que uma organização do espaço, podendo ser técnica, jurídica ou política. No espaço, por exemplo, há normas e restrições para que ocorra a circulação em determinadas infraestruturas urbanas, limitadas em função do horário ou do uso de uma atividade para um determinado espaço urbano, configurando-se por uma normatização técnica. Há a normatização e restrição que se dá por meio de tributação, pagamento de taxas, caracterizando-se como normas jurídicas, como os pedágios em algumas vias de circulação ou impostos sobre a circulação de mercadorias e serviços (ICMS). A norma política é a que perpassa por todas, através da relação com o poder público, podendo favorecer ou limitar as relações de produção de uma empresa, como a autorização de funcionamento da atividade econômica (SANTOS, 2002).

Outro avanço para a logística é a utilização do meio técnico-científico-informacional para o seu aprimoramento. A introdução do modelo de organização da produção baseado na organização *just in time*⁷ contribuiu para um melhoramento da logística, a fim de responder às

⁷ Termo em inglês que significa a “hora certa”, refere-se a um modelo de produção que vem ganhando bastante adesão com o toyotismo, a partir da década de 1980. Consiste na sincronização entre a produção, a distribuição e o consumo. Tal sincronização, baseada em um modelo de DIT, só foi possível através da modernização e disseminação do meio-técnico-científico-informacional, permitindo que a logística se organizasse para possibilitar o menor tempo e espaço de circulação da produção e encurtar o ciclo da produção, aumentando a acumulação flexível (SILVEIRA, 2011).

funções produtivas, de distribuição e consumo. Tais exigências nos mostram a complexidade de quem deve operar nesse ramo, onde dificilmente as empresas de pequeno e médio porte conseguem oferecer os serviços especializados que são exigidos dentro de sua estrutura interna (CORÓ, 2003).

Nesta perspectiva, com o intuito de superar as adversidades impostas por todas as dificuldades de fazer a produção circular no território, é que algumas empresas do ramo da logística realizam como estratégia a cooperação produtiva, principalmente em função da carência da complexa estrutura técnica e de capital que é exigida pela globalização (MONIÉ, 2003).

Outro ramo da logística é o marketing, que as empresas utilizam para induzirem a uma eficiência nos serviços prestados. Isto ocorre porque, no atual contexto do capitalismo, não basta simplesmente transportar a mercadoria, mas é preciso diminuir os custos de operação. Para conseguirem liderança de custo e diferenciação entre si, as empresas oferecem variados serviços, como monitoramento, armazenamento da carga, embalagem e fracionamento, facilitando o fluxo do produto desde o momento da aquisição da mercadoria até a entrega final ao consumidor; garantem-se, portanto, vantagens competitivas para o crescimento das empresas em escala global, tendo na publicidade uma grande arma para disseminar os valores e as estratégias organizacionais das empresas (SILVA, 2003).

Huertas (2013) destaca justamente o marketing como um aspecto que os operadores logísticos de cargas utilizam para atrair novos clientes, sobretudo da publicidade e dos mapas ilustrativos de atuação e prestação dos serviços, induzindo, nos seus discursos publicitários, os termos de eficiência, agregação de valor na carga, rapidez, segurança, rastreamento, confiabilidade, entre outros (HUERTAS, 2013).

Santos (2006) indica a necessidade de convencimento das pessoas para o emprego da tecnologia. Para ele, ao mesmo tempo em que a *tecnosfera*, a esfera da infraestrutura técnica, faz-se necessária para as empresas de logísticas, uma vez que nela se emprega a ciência e a tecnologia assentada no território, através da transformação do meio natural ou meio técnico que a precedeu, a *psicosfera*, que está relacionada ao plano das ideias, crenças e convencimentos, fornece novas regras à racionalidade do lugar e antecipa uma expansão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006).

O avanço do meio técnico-científico-informacional e a reestruturação produtiva global aprimoraram alguns conceitos e paradigmas da logística, possibilitando várias inovações, tanto da técnica quanto da gestão operacional em nível mundial, destacando-se duas inovações: o *e-commerce* e as plataformas logísticas. O *e-commerce* é um conceito de

comércio virtual em grande escala geográfica, mais caracterizado pela forma fracionada do pedido, resultando em um alto custo de entrega. Esta nova estratégia corresponde às vendas pela internet e à entrega do produto porta a porta, exigindo uma grande organização e controle da mercadoria pelas operadoras logísticas. Neste modelo, a logística é de fundamental importância e as empresas que nele operam segmentam as operações e atuam através da criação de centros de distribuição para aglomerar os pedidos fracionados, que serão enviados para uma determinada área de abrangência, além de possibilitar alguns serviços ligados à troca ou reparo da mercadoria, denominados de logística reversa (ALVES et al., 2009).

Atualmente, é o segmento da logística que mais vem se desenvolvendo através do advento da utilização da internet como possibilidade de realização de consumo de produtos em tempo instantâneo, podendo ocorrer 24 horas por dia, sem a necessidade da ida a uma loja física. Entretanto, o grande desafio desta operação está na organização e no processamento do próprio pedido, que, muitas vezes, ocorre em pequenos volumes e destinos variados. Nesse sentido, há uma grande exigência no gerenciamento dos estoques, comunicação intensa com os fornecedores, separação dos produtos para determinado cliente e embalagem de despacho; operação essa em que algumas firmas agregam serviços complementares, como o rastreamento da carga (FLEURY; MONTEIRO, 2003).

As plataformas logísticas, por sua vez, surgem como um modelo de parceria público-privada. Consistem em um espaço físico de grandes proporções, similar a um condomínio de galpões, que está localizado nos principais “nós” do sistema técnico de circulação global, equipado com a mais moderna infraestrutura para desempenhar a redistribuição, o armazenamento e a seletividade de cargas em circulação em uma determinada área de abrangência geográfica. Assim, as grandes empresas globais têm procurado, por meio deste novo paradigma da circulação global, criar suas próprias redes de circulação, que muitas vezes não comportam os sistemas de objetos já implantados no espaço (SILVA, 2003).

Além da vantagem locacional que é seletiva a alguns espaços, e do emprego da mais alta tecnologia, sobretudo, a de telecomunicações, as plataformas logísticas são responsáveis pela captura de fluxo, que se dá pela estratégia de agregação de valor à mercadoria (SILVA, 2003).

Contudo, pela sua dependência de serviços avançados (telecomunicações, serviços jurídicos, financeiros, seguros, entre outros), são determinantes para que elas também se localizem próximas das grandes cidades, conforme destaca Silva (2003):

um aparente paradoxo acompanha o desenvolvimento da economia da circulação e/ou dos serviços logísticos. Trata-se do fato de que existe um movimento de expansão e complexificação da rede de transporte que lhe permite uma abrangência territorial de alcance mundial, mas, apesar disso, esse movimento torna-se cada vez mais dependente de serviços avançados existentes apenas nas grandes cidades. Na verdade, o comando dos fluxos que constituem as redes mundiais de circulação reside nesses âmbitos onde também se localizam os principais mercados. É por isso que as plataformas logísticas que se projetam como estratégia de desenvolvimento tendem a permanecer perto dos centros urbanos que servem de interface ao que a globalização determina como geograficamente “próximo” e “distante” (SILVA, 2003, p. 95).

Neste contexto, Santos (1994) mostra que o avanço do meio técnico-científico-informacional, em um lugar, favorece que este se especialize, aumentando, deste modo, a intensidade e a qualidade dos fluxos que chegam e saem do seu território. A importância que alguns espaços adquirem na rede geográfica pode provocar, por outro lado, a menor intensidade de fluxos econômicos e sociais em outros espaços.

Todavia, apesar da modernização da logística e da inserção de Belém nessas operações, ao menos no discurso dos agentes públicos e empresariado, é de se questionar o ideário de que esta nova aposta, de uma maior fluidez para o espaço metropolitano de Belém, possibilitará o desenvolvimento social por completo da região.

A respeito desse conceito, Souza (1996) destaca que, ao falar em desenvolvimento, involuntariamente se faz juízo de valor sobre determinadas populações. O conceito remete a uma mudança de padrões que seja desejável para uma maioria de pessoas, trazendo outra característica que invariavelmente está associada à modernização de uma sociedade ou de um espaço. Destaca que, para alguns autores, a noção traz a perspectiva de defender interesses capitalistas que se fazem pela destruição de uma etnodiversidade em nome da homogeneização do processo de globalização (SOUZA, 1996). Esta ideia foi disseminada em um período pós Segunda Guerra mundial, pelos Estados Unidos da América (EUA), com um projeto de hegemonia ideológica pautada na modernização da sociedade, para conter o avanço do comunismo, no período compreendido como Guerra Fria, que durou de 1945 a 1989 (SOUZA, 1996). Em outra contribuição, Souza (1997) destaca que o desenvolvimento não pode ser pensado por um viés estritamente econômico, como pensam a maioria dos economistas e capitalistas, mas que outros critérios devem ser levados em consideração:

o desenvolvimento estritamente econômico só pode ser, na melhor das hipóteses, um meio, e jamais um fim, não sendo razoável, por conseguinte, “economicizar” o conceito de desenvolvimento em geral. É obvio que ninguém, em sã consciência, proporia que o objetivo do desenvolvimento se

limita ao crescimento e à modernização tecnológica. No entanto, precisamente porque a ideologia do desenvolvimento hegemônica recobre interesses vinculados ao fim (no sentido de meta) que é a perpetuação do modelo social capitalista, e neste contexto, dos benefícios de determinados grupos ou classes, ela privilegia um conceito que coloca em primeiro plano os meios pelos quais se pode aprimorar esse modelo (SOUZA, 1997, p.15).

Smith (1988) ressalta que os processos de reestruturação produtiva do capital e do espaço geográfico não possibilitaram/possibilitam o desenvolvimento uniforme. Para o autor, a marca estrutural do capitalismo é o desenvolvimento desigual, que revela, na sua forma e essência, os processos contraditórios na sociedade e no espaço mundial. A integração é essencial para compreender esse processo, que tem como produto a criação de espaços, associando-os às escalas que dão coerência ao capitalismo.

A produção do espaço ganha destaque nessa teoria, pois, tanto para Smith (1988), quanto para outros autores que comungam da mesma teoria, remete à forma como o capital conseguiu se reproduzir nos períodos de crise. Através da reestruturação urbana, ele conseguiu implantar formas e modos de produção que permitissem a acumulação mais flexível que o momento atual exige. Nesse contexto, o capital cria novas estruturas, tanto nas cidades quanto na rede geográfica de circulação, para permitir o investimento do excesso de capital acumulado, que é transformado em capital fixo, para possibilitar uma nova acumulação de capital. E acrescenta:

a necessidade de acumulação do capital leva a uma franca expansão geográfica da sociedade capitalista, conduzida pelo capital produtivo. Isto exige um contínuo investimento de capital na criação de um ambiente construído para a produção. Estradas, ferrovias, fábricas, campos, oficinas, armazéns, cais, encanamentos, canais, usinas de energia, depósitos para o lixo industrial — a lista é infinita. Estas e outras infinitas infraestruturas são as formas geograficamente imobilizadas de capital fixo, tão fundamentais ao progresso da acumulação. A localização desse capital é uma questão complexa; diferentes questões e relações econômicas (SMITH, 1988, p.175).

O investimento do capital em determinados espaços revela outra característica do desenvolvimento desigual, que é o da diferenciação e da igualização, em que ambas estão associadas. Em um nível global, de acordo com Smith (1988), o capital, em determinados momentos, direciona os seus excedentes para os países desenvolvidos, promovendo uma tendência à acentuação da diferenciação entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos. Em outro momento, atraído pela possibilidade de uma maior rentabilidade das suas taxas de juros, retorna aos países subdesenvolvidos, indicando um caminho para a igualização.

Entretanto, esse processo se constitui em um “vai e vem”, uma característica da teoria do desenvolvimento desigual, apresentada por Smith (1988).

Tal processo pode ser perceptível através das próprias agências financiadoras internacionais que disponibilizam recursos para a produção de novas estruturas nas cidades e/ou infraestruturas de circulação regionais, que, nos casos em questão, têm como finalidade expandir a fronteira de exploração do capital e utilizar o excedente de capital acumulado (HARVEY, 2005).

Harvey (2003), também comungando com a teoria do desenvolvimento desigual de Smith (1988), destaca que as inúmeras modernizações tecnológicas e organizacionais, possibilitaram que as mercadorias circulem de maneira mais fluida pelo globo, graças ao investimento do capital financeiro para a redução dos custos de transportes e acordos bilaterais entre os países através de blocos econômicos regionais (HARVEY, 2003).

Ainda em relação ao aumento da circulação de mercadorias (bens e serviços), é importante destacar que elas são materializadas por trocas, geralmente expressas pelo dinheiro, mas que, para, além disso, provocam fluxos no território, que pressionam por novas formas no espaço de maneira a minimizar o tempo nesse processo (HARVEY, 2003). Destarte, para expressar essas interações espaciais, Harvey (2003) destaca que algumas variáveis locais ou da própria estrutura institucional que respondem pela normatização dos espaços são responsáveis por uma produção de um desenvolvimento geográfico desigual:

assim, a atividade capitalista produz o desenvolvimento geográfico desigual, mesmo na ausência de diferenciação geográfica em termos de dotação de recursos e de possibilidades, fatores que acrescentam seu peso à lógica das diferenciações e especializações espaciais e regionais. Impelidos pela concorrência, capitalistas individuais buscam obter vantagens competitivas no interior dessa estrutura espacial, tendendo portanto a ser atraído ou impelidos a mudar para os locais em que os custos sejam menores ou as taxas de lucros maiores. O capital excedente de um lugar pode encontrar emprego noutro lugar em que as oportunidades de lucro ainda não foram exauridas. Vantagens em termos de localização desempenham para os capitalistas individuais um papel semelhante aos derivados das vantagens tecnológicas, e em certas situações essas vantagens podem substituir-se entre si (HARVEY, 2003, p.32-33).

Desta forma, as desigualdades assumem uma expressão espacial e geográfica peculiar, concentrando riquezas e certos privilégios e poderes em alguns lugares em detrimento de outros. Porém, o capitalismo é desigual e contraditório, pois, mesmo infraestruturas, que em um determinado momento foram importantes para propiciar uma acumulação do capital, em

outro, deverão ser destruídas para renovar o ciclo da acumulação do capital (HARVEY, 2003). De acordo com o autor,

as tensões entre competição e monopólio, concentração e dispersão, centralização e descentralização, fixidez e movimento, dinamismo e inércia, entre diferentes escalas de atividade – todas essas tensões advêm dos processos moleculares de acumulação interminável do capital no espaço e no tempo. [...] o efeito agregado é, como com frequência tive motivos para formular no passado, que o capital busca perpetuamente e criar uma paisagem geográfica para facilitar suas atividades num dado ponto do tempo simplesmente para ter de destruí-la e construir uma paisagem totalmente diferente num ponto ulterior do tempo a fim de adaptar sua sede perpétua de acumulação interminável do capital. Esta é a história da *destruição criativa* inscrita na paisagem da geografia histórica completa da acumulação do capital (HARVEY, 2003, p.88).

Seguindo a mesma linha de raciocínio, e com o objetivo de apresentar a ideia de uma ilusão do desenvolvimento ao longo de duzentos anos, Arrigui (1998) destaca que o capitalismo é um sistema de poder, monopolista, vinculado ao Estado, que se desdobra por meio dos seus projetos de expansão permanente, entrando em constante contradição com suas formas concretas e espaciais de organização. Nesse sentido, o capitalismo utiliza-se do que o autor denominou de costumes e inovações, em que o capital tem como estratégia gerar inovações que podem se constituir em um aprimoramento da técnica ou do modo de organização da produção, e que, por sua vez, altera a ordem costumeira, garantindo a destruição criativa que acirra a competição entre as empresas.

De tal modo, a empresa evolui em determinada inovação (tecnologia ou organização da produção), forçando que as outras empresas lhe acompanhem, gerando a inovação e, logo em seguida, uma situação de costume. Essas alterações ocorrem tanto no sistema interempresas – que são as relações de cooperação entre as empresas, por meio do qual uma fornece a matéria-prima necessária à produção da outra –, quanto no sistema interestados – que são materializadas pelas relações através das quais os Estados respeitam a soberania e leis uns dos outros. Estas garantias são indispensáveis ao capital que está baseado em um tripé Estado-empresa-domicílio (ARRIGUI, 1998).

O primeiro corresponde ao plano do político, responsável pela garantia da soberania e da proteção das empresas e dos cidadãos; o segundo, ao plano do econômico, possibilitando os meios de produção, a subsistência e a cooperação; e o terceiro, ao plano do social, através da força de trabalho (ARRIGUI, 1998).

O autor utiliza uma estratificação entre os países para classificá-los entre o núcleo orgânico, isto é, aqueles que se encontram no topo da pirâmide e controlam a maioria das

empresas globais, além de deterem as inovações e tecnologia de ponta da produção; a semiperiferia, que ocupa posição intermediária entre o conjunto de países no sistema mundial, tanto em relação ao núcleo orgânico do capitalismo, como em relação aos países da periferia, detendo a combinação mais ou menos igual de atividades do núcleo orgânico e aqueles típicos da periferia; e os países da periferia, que estão na base da pirâmide, com pouca possibilidade de ascensão de grupo. Sobre o sentido da ilusão do desenvolvimento, Wallerstein (1979) destaca:

o fator-chave a observar é que, no interior da economia capitalista mundial, por definição, os Estados não podem todos “se desenvolver” simultaneamente, já que o sistema funciona graças à existência de regiões desiguais de núcleo orgânico e periferia (ARRIGUI, 1998, p.141 apud WALLERSTEIN, 1979, p.60).

Ainda sobre a farsa da ilusão do desenvolvimento, o autor menciona que a criação de uma camada intermediária foi importante para funcionar como uma zona de amortecimento entre o núcleo orgânico e a periferia, possibilitando a esperança dos países em transpor esse golfo que separa cada camada (ARRIGUI, 1998).

Entretanto, o que Arrigui (1998) apresenta é que vem ocorrendo no mundo uma ampliação da diferença de renda entre países ricos e pobres. A grande maioria da população mundial se distancia cada vez mais dos padrões de riquezas dos países do núcleo orgânico. Isso porque a riqueza é seletiva e oligárquica e se constitui pela exploração dos países tanto intermediários, quanto dos periféricos, e, posteriormente, da exclusão da grande maioria da população desses países do acesso à riqueza democrática, que é aquela disponível para todos em relação direta com a intensidade dos seus esforços, exclusão essa refletida espacialmente.

No sentido de tentar compreender como o desenvolvimento desigual se expressa no espaço geográfico, através da modernização de sua sociedade e do seu território, é que buscaremos analisar e entender o espaço como produção social.

2.2 O espaço como produção social e seu sentido na modernização da sociedade

O espaço é um elemento muito importante a várias ciências, e transformado em conceito que é muito caro à geografia. O espaço pode ser entendido como um conjunto indissociável de arranjos de objetos geográficos, elementos naturais e objetos sociais, tendo como elo disso tudo as relações sociais, que o produzem e transformam (SANTOS, 1994).

Principiamos aqui neste trabalho da definição de espaço como produto social, resultado das relações sociais no decorrer dos processos históricos. Segundo Souza (1997), o espaço dessa forma concebido decorre da transformação de um espaço natural pelo trabalho do homem, formando, assim, o espaço modificado ou social. Santos (2006) prefere a ideia de primeira natureza para referir-se àquele espaço intocável, sem interações sociais, e, de segunda natureza, para falar daquele espaço que já passou por alguma alteração decorrente da interação humana.

É importante destacar as três dimensões que o espaço toma no sentido de influenciar a produção a qual poderá ser submetido. Para Harvey (1980), o espaço pode ser definido pela sua localização geográfica, assumindo o caráter de absoluto. É identificado mediante um quadro de referências convencionais e técnicas cartográficas, especialmente as latitudes e longitudes. Essa forma de perceber o espaço o mostra independente de relações sociais, fixo, sem vida.

O segundo modo é o espaço relativo, que resulta de interações com outros espaços e que assimila atributos decorrentes de fatores como a distância e de outras condições que pressupõem a interação entre os lugares. Esta já é uma evolução na percepção do espaço, não sendo mais compreendido independente do tempo.

Por fim, o espaço é percebido como manifestação das relações da sociedade, e, por isso, denominado de relacional, uma vez que contém e está contido em múltiplas relações e processos histórico-sociais. Logo, um processo que ocorre em um determinado espaço e tempo não pode ser compreendido somente por este contexto, mas, também, sofre influência do que está ao seu redor (HARVEY, 1980).

Para Lefebvre (2008), o espaço é socialmente produzido, sendo condição, meio, e produto das relações sociais, conferindo-lhe um caráter de multidimensionalidade, que se dá por meio das práticas voltadas às formas espaciais concretas, denominado pelo autor de espaço percebido. Este tipo de espaço está relacionado às percepções individuais da realidade, capaz de abarcar a matéria tal qual ela existe e nos é apresentada. A dimensão da representação do espaço é aquela concebida, por meio do planejamento e de apreensões intelectuais, por exemplo, e que diz respeito ao que é planejado, no plano das ideias, portanto. Essa representação do espaço, para Lefebvre (2008), pode ser expressa por meio de mapas, figuras, croquis, ou na mente dos técnicos, urbanistas, arquitetos, planejadores urbanos etc. A terceira e última dimensão, para o autor supracitado, é a dos espaços da representação; estes mais espontâneos, que revelam símbolos, imagens e práticas cotidianas ligadas à

espontaneidade da vida, situado no plano das vivências, do espaço vivido (LEFEBVRE, 2008).

Santos (1994) sintetiza como o espaço não se constitui uma dimensão ou outra, mas somente por uma realidade relacional, que junta coisas e relações. É, por isso, que o considera como arranjo indissociável de objetos geográficos (naturais e sociais) e de ações, incluindo, portanto, a vida que os preenche e anima, ou seja, a sociedade em seu movimento.

Para Santos (1994b) os sistemas de objetos são formados pelo conjunto das técnicas das forças produtivas, controlado por um sistema de ações, que se caracteriza pelas relações sociais de produção. Os objetos são os fixos das estruturas produtivas, como os terminais de transportes, as fábricas e os hospitais. Os fluxos, por seu turno, são caracterizados pela circulação, que explica a distribuição da produção no território:

os fixos têm importância fundamental, entre outras razões pelo fato de que o produto se internacionalizou e, por conseguinte, tem de ser distribuído através de todo o mundo, sem respeito às fronteiras nem às distâncias. Por outro lado, a necessidade de acumulação agravou-se e, por conseguinte, a circulação ganhou ritmo frenético. Quem menos tem poder no movimento, mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho (SANTOS, 1994b, p. 87).

A compreensão do espaço também deve ser vista analiticamente como uma totalidade por meio da forma, função, estrutura e processo. Nesse sentido, Santos (2008a) destaca que as formas são os arranjos visíveis no espaço, que podem ser expressos por rugosidades de uma temporalidade passada, ou possuir novos significados, construídos ou modificados para atender a uma demanda atual da sociedade. As funções estão relacionadas a atividades esperadas das formas ou pessoas, são as atividades com que as formas têm sentido de existir, sempre construídas para determinadas finalidades. As estruturas correspondem à relação que há entre todas as partes em um dado momento histórico, caracterizando o modo de organização da sociedade em um dado contexto do tempo. Por fim, os processos são ações contínuas, sempre em movimento, que podem provocar mudanças ou permanências (SANTOS, 2008a).

A organização e o movimento da sociedade são sempre o da totalidade destes quatro conceitos inter-relacionados, que, juntos, interagem para criar o espaço em um contexto histórico-geográfico específico. É nesse sentido que podemos utilizar essa concepção de espaço para entender as estruturas e processos no espaço urbano-metropolitano. É o que

buscaremos fazer para uma metrópole da Amazônia brasileira, Belém, tida como o principal aglomerado urbano da Amazônia oriental.

Carlos (2011), ao tratar da produção do espaço no atual processo de acumulação do capital, destaca que o mesmo ganha o sentido de mercadoria com um conteúdo diverso. A autora se sustenta em alguns argumentos, que são: a) o espaço é uma produção social e histórica, que está em constante metamorfose para atender às exigências postas em um determinado contexto histórico-geográfico; b) é condição humana que não se limita apenas à reprodução da vida, mas, ao mesmo tempo, é o produto desse processo; c) a cidade é, por excelência, o lócus onde podemos analisar o processo de produção e reprodução do espaço como mercadoria; d) como valor de troca, principalmente, o espaço urbano é regulado por alguns instrumentos e normas urbanísticas, como o próprio plano diretor urbano, garantindo o uso do solo e as formas para o seu acesso e restrições; e) o uso do espaço é garantido pelo acesso à propriedade, que passa a ser privada em detrimento do uso coletivo; f) o uso do espaço é marcado por relações de poder, que se dão pela garantia da propriedade privada, e que possibilitam a permanência do modo de alienação presente na sociedade; g) o espaço é segregado e revela as estruturas da sociedade que está organizada em classes, fundada na acumulação da riqueza e nas relações de poder (CARLOS, 2011).

O processo de transformação do espaço, que se dá através da própria evolução da sociedade e com o auxílio da técnica e do acúmulo de conhecimento adquirido, permitiu um domínio do homem sobre as forças da natureza, não significando anular situações de acaso neste cenário.

Sobre a relação da técnica com a natureza, Santos (1994) afirma que, no momento atual, os objetos não são determinados pela força da natureza. O avanço do meio técnico-científico-informacional possibilitou a fixação dos objetos em qualquer espaço, desde que as ações e estratégias da lógica de acumulação do capital direcionem estas atuações (SANTOS, 1994).

O espaço ganha a condição da própria produção, tendo suas formas e funções redefinidas para a realização da acumulação do capital, enquanto processo de valorização do lucro e garantia da mais-valia. A cidade se torna um receptáculo para o capital e um produto mercantil na medida em que se valoriza os espaços urbanos e se submete o seu valor de uso ao valor de troca (CARLOS, 2011).

Este fato é bastante perceptível nas cidades e, em especial, nas metrópoles, com processos de “requalificação” das áreas centrais, sempre imbuídos de outro processo segregador, que é o da gentrificação. Através do deslocamento e retirada de pessoas de baixa

renda das áreas mais centrais da cidade, ocorre, geralmente, um remanejamento em função de algum projeto de infraestrutura. Por meio de abertura de novas vias urbanas, acaba-se por impulsionar a expansão do mercado imobiliário, sobretudo para aquelas vias consideradas estruturantes da malha viária urbana (VILLAÇA, 2001).

Santos (2009), por sua vez, também destaca que os investimentos em infraestrutura urbana provocam uma valorização do espaço, muito acima do que a parcela trabalhadora tem condições de pagar, permitindo que o Estado e o mercado imobiliário as expulsem para áreas mais distantes do centro das cidades:

qualquer investimento realizado implica maior valorização do espaço, em geral muito acima do que a parcela mais explorada da classe trabalhadora pode pagar. Ela é então expulsa para as áreas menos valorizadas, as quais, mais cedo ou mais tarde, também serão alcançadas pelas inversões capitalistas. [...] Assim, a cidade vai sempre expandindo, incorporando novas áreas e sempre segregando os seus moradores de acordo com a estratificação social (SANTOS, 2009, p.38).

Carlos (2001) assinala que as transformações do mundo moderno e a evolução da técnica não diminuíram as desigualdades no que tange o processo de produção e reprodução do espaço, podendo ser frequentemente observados na paisagem urbana, ocorrendo em variadas escalas geográficas, desde o local ao global. Dentro desse processo, são as metrópoles os espaços que articulam as esferas do local com o global, por meio de um adensamento de uma malha urbana e objetos de infraestruturas que contribuem também para a expansão do tecido urbano, incorporando novos espaços, com formas e conteúdos que agora se confundem com o tamanho de uma região, mas que não incorpora de forma homogênea e contínua o espaço regional, mas sim de forma fragmentada, seletiva.

Harvey (2005) fala que o espaço passou a ter destaque frente aos processos de crise de acumulação do capital, direcionando-se no sentido de novas produções e do papel desempenhado pelas cidades para responder às exigências do capital. O autor fala em ajustes espaciais, que ocorrem para canalizar a superacumulação do capital em escala global, onde as cidades são vistas como ótimos negócios para a flexibilização do excedente de capitais. Entretanto, não é qualquer cidade que é escolhida nesse processo, sendo as metrópoles as que ganham papel central, por já serem locais que concentram uma alta densidade técnica e conhecimento reunido. As metrópoles e seus espaços metropolitanos possuem, também, infraestrutura e condição para a realização da circulação da mercadoria e a inter-relação da escala local com a global.

Todavia, a circulação também pode representar um limite para a acumulação deste capital, que depende cada vez mais da criação de infraestruturas físicas para possibilitar a passagem da etapa de produção ao consumo e início de um novo ciclo acumulativo. E é nesse sentido que a urbanização e os investimentos em infraestrutura nas grandes cidades e nas redes geográficas passaram a ser fundamentais para o capital superar os momentos de crise da acumulação (HARVEY, 2005).

Além disso, é importante a proliferação do modo de vida urbano, baseado no consumismo e na modernização da sociedade, por meio do qual o capital financeiro controla os investimentos do setor imobiliário, difundindo novos valores e conceitos de serviços nos grandes centros urbanos, como os *shoppings centers*, os centros de negócios e os edifícios corporativos, concentrando em um só local vários tipos de serviços modernos, aonde geralmente as pessoas chegam através de automóveis individuais. Esses esquemas, segundo Maricato (2011), passam de uma opção para uma necessidade, no modelo de cidade contemporânea muito forte no Brasil, com uma ocupação dispersa e fragmentada. Segundo a autora:

a cidade do fim do século XX se confunde com a região. Se o taylorismo e o fordismo (forma de organização da produção industrial no início e fim do primeiro quarto desse século, respectivamente) induziram a uma ocupação urbana mais concentrada, a disseminação do automóvel e o pós-fordismo determinaram uma ocupação dispersa e fragmentada. A robotização, a terceirização, a incorporação do *just in time* obedecendo a uma nova estratégia logística, a mobilidade do capital que transfere unidades de produção para regiões ou países onde a mão de obra é mais barata e a legislação ambiental, menos rigorosa, [...] todas essas características da chamada globalização levam a uma mudança na ocupação do território (MARICATO, 2011, p.172-173).

Rompendo com esses modelos de ordenamento territorial das cidades em vigor, há aquele que sugere o espaço como condição de um modelo cívico. De uma forma geral, o que é comum no Brasil e em outros lugares do mundo, é um modelo com fortes vinculações político-econômicas, que negam um modelo cívico, pautado na justiça social e no direito à cidade (SANTOS, 2007).

As cidades são cada vez mais fragmentadas, apresentando um aprofundamento na divisão social e espacial do trabalho, com uma maior concentração dos serviços privados e públicos em determinadas porções do território, o que revela um projeto de cidade sustentada pela circulação individual do automóvel, indispensável para o crescimento econômico e fugindo da ideia de espaço como encontro social e lugar da espontaneidade, conforme sugere Carlos (2011, p. 134):

o estágio atual da economia potencializa a cidade enquanto concentração de riqueza, poder, da riqueza mobiliária à imobiliária, permitindo a generalização do mundo da mercadoria que torna o uso do espaço da cidade cada vez mais dominado pelo valor de troca, no movimento que metamorfoseia o cidadão em consumidor. A produção da cidade comandada pelo econômico elimina aos poucos o sentido da cidade como obra, espaços de criação e gozo. [...] o espaço público se torna o lugar da norma, objeto de estratégias do Estado.

Maricato (2011) destaca que, apesar de o Estado já possuir alguns instrumentos que regulamentem a política urbana, privilegiando os interesses coletivos em detrimento dos individuais, na prática, não é o que ocorre. Prevalece o que a autora denomina de “planos sem obras e obras sem planos”, por meio dos quais os investimentos públicos, sobretudo os municipais, privilegiam obras ligadas à urbanização do território, principalmente o sistema viário, que favorecem a política do automóvel, especialmente nas áreas de periferia, cujo asfalto ganha um apelo eleitoral grande.

Santos (2007) propõe o rompimento com o modelo econômico e político em vigor e, por conseguinte, sugere a adoção de um modelo cívico pautado na valorização da cultura, troca social e do espaço público como lugar da tolerância, respeito e convívio com a diferença, haja vista que a cidade é a fronteira na qual a diferença se encontra.

Nesta mesma corrente de pensamento, Carlos (2011) ressalta a importância de pensar o espaço urbano como lugar do encontro com o outro, de possibilidade de sociabilidades e da alteridade. Mesmo assumindo ser a cidade o local do conflito e da segregação, destaca que é nela, também, que há a possibilidade de superação da contradição entre público e privado, por meio da luta pela liberdade contida no direito à cidade.

No próximo tópico, trataremos de forma mais aprofundada do atual modelo econômico, que, cada vez mais, exige uma modernização dos espaços, sobretudo nas grandes cidades, que estão interligadas à rede de circulação global, pautada nas técnicas e na organização *just in time*, numa tentativa alucinante de sincronizar espaço-tempo, da produção ao consumo. A circulação é uma etapa crucial desse processo, sendo, por isso, responsável por toda uma reestruturação dos espaços, sobretudo, os metropolitanos.

2.3 As Novas demandas globais e as reconfigurações metropolitanas

A mobilidade urbana ganhou extrema relevância, sobretudo no século XXI. O capital vem exigindo das cidades alternativas que facilitem a sua reprodução em um curto espaço de

tempo, ao passo que exerce sua hegemonia pela expansão para novos espaços propícios a investimentos.

Na verdade, as cidades se tornaram um grande negócio para a acumulação do capital, que, em momentos de crise econômica, tem nesses espaços um vasto campo para vultosos investimentos que garantam a sua mais-valia (HARVEY, 2005).

No entanto, o processo é muito mais complexo. Carlos (2012) entende que vem ocorrendo na realidade uma aliança entre frações do capital e o Estado, exigindo um papel decisivo deste na orientação de políticas públicas, tanto de renovação das áreas centrais da cidade, quanto de expansão e urbanização de espaços mais distantes (CARLOS, 2012).

O capital encontra nas cidades a base necessária para a concretização de um ciclo econômico e a criação de um novo. Isto porque o processo produtivo se inicia na fábrica, que, nas principais cidades brasileiras, estão situadas ao longo da “bolha” metropolitana e às margens das principais rodovias do País. Tem-se a distribuição desta produção por meio do processo de circulação das mercadorias, que é realizada por empresas de logística, que geralmente estão concentradas próximas das principais rodovias e portos. Finaliza-se o ciclo no consumo, que é incentivado pelo capital com a construção de *shoppings centers*, zonas comerciais e edifícios corporativos nas principais cidades do País (HARVEY, 2005).

Dessa forma, a produção do espaço urbano resulta em uma mercadoria na lógica da acumulação do capital, estando apoiada por uma relação de troca baseada no uso, em que a propriedade privada é sua condição, meio e fim (CARLOS, 2012).

Essa acumulação do capital tem na mercadoria o produto que possibilitará a extração da mais-valia do trabalho de um assalariado. A mercadoria possui valor de uso, que se faz pela demanda e necessidade sobre o produto, e valor de troca, que se realiza pela venda e troca do produto em dinheiro, iniciando um novo ciclo produtivo com um capital ampliado (HARVEY, 2005).

A rede de circulação é essencial para que a produção chegue até uma região e possa ser trocada pelo dinheiro. Auxiliaram neste processo o avanço e a difusão do meio técnico-científico-informacional, contribuindo para compressão do espaço-tempo, que dá cada vez maior importância para a modernização dos sistemas de circulação e da logística (HARVEY, 2005).

Esse processo vem se desenhando em um cenário global, intensificando-se e ganhando papel crucial nas metrópoles, locais onde está concentrada uma grande densidade populacional e de serviços, que são fundamentais na articulação do global com a região. É importante destacar que a complexidade dessa rede de circulação possibilitou a dispersão da

produção no mundo, porém, agrupando e centralizando a gestão em algumas metrópoles mundiais, que são os lugares onde se concentram as especialidades da alta tecnologia de ponta (CARLOS, 2011).

A valorização das áreas metropolitanas gera, por outro lado, uma pressão sobre o ordenamento e o uso do solo, e uma concorrência e especulação dos espaços na metrópole, contribuindo para a formação de uma malha urbana mais dispersa. Se, no passado, as cidades se caracterizavam por possuírem um tecido urbano mais compacto, com as ruas e vielas estreitas, porém suficientes às demandas do capitalismo daquela época, na atualidade, as cidades são exigidas a terem espaços mais fluidos, avenidas mais largas e um transporte urbano mais eficiente. Isto porque, nesta nova etapa do capital, a circulação ganha importância, tanto quanto a produção da mercadoria. A circulação da mercadoria passa a ser o processo de desvalorização do capital (HARVEY, 2005).

É nesta nova configuração que se destacam os recortes espaciais nas relações estabelecidas entre o mercado e o território, e surgem questionamentos se ainda é possível falar de região como uma intermediadora desta relação. Entretanto, alguns pesquisadores são defensores da região como um recorte espacial e de planejamento do território. Para Santos (2005), a região possui papel fundamental, tanto em função das ligações infraestruturais, que possibilitam uma divisão territorial e social do trabalho, através de especializações dos territórios, quanto pelas ligações supraestruturais, enraizadas nas territorialidades, que mantém a ideia de região a uma fração do espaço, porém, com um nível de complexidade diferente do de outrora. Em suas palavras:

a região continua a existir, mas com um nível de complexidade jamais visto pelo homem. Agora, nenhum subespaço do planeta pode escapar ao processo conjunto de globalização e fragmentação, isto é, de individualização e regionalização (SANTOS, 1999, p.16).

O autor supracitado propõe pensar em “*regiões do fazer*” e em “*regiões do mandar*”. Em um mundo comandado pelo meio técnico-científico-informacional, os sistemas de objetos condicionam as formas como se darão as ações. Os sistemas de ações, que geralmente são hegemônicos, levam à criação de “grandes objetos” ou à reprodução da lógica capitalista sobre aqueles já existentes. Assim, regiões com maior densidade dos sistemas de objetos e sistemas de ações são denominadas “regiões do mandar”, exercendo sua influência sobre o sistema de objetos das regiões que possuem uma densidade baixa, sendo “regiões do fazer” em relação às primeiras (SANTOS, 2005).

Para além da definição de região como recorte espacial, ela também deve ser entendida enquanto produto dos processos sociais, definidos historicamente. Esta regionalização é marcante agora no novo processo de urbanização do território, sobretudo das grandes cidades, pautada por uma lógica difusa e fragmentada, o que nos permite falar de uma urbanização regional (SOJA, 2013).

Essa urbanização regional, tão presente nas grandes cidades deste século, e que não conseguem ter claros seus limites físicos, confundindo-se com as dimensões de uma região, expressa-se pela concentração e densidade dos sistemas de objetos e sistemas de ações, sendo o “nó” de interseção entre “verticalidades” e “horizontalidades” dentro da sua área de influência. Para Santos (2006), nas relações verticais, os pontos são separados uns dos outros, e as relações sociais e econômicas ocorrem de forma descontínua. Já as relações horizontais são marcadas pela continuidade dos lugares, característicos da definição tradicional de região zonal (SANTOS, 2006).

Nesse sentido, o processo de (re)produção das cidades obedece às ordens hegemônicas, sobretudo aquela das “regiões do mandar”, já que boa parte deste capital financeiro vem de fora da região, reproduzindo uma lógica exógena a ela, através das relações de “verticalidade”. A (re)produção do espaço urbano projeta uma compressão do espaço-tempo, ao mesmo passo que concentra as atividades produtivas em alguns “espaços luminosos” em detrimento da grande maioria de “espaços opacos”⁸, gerando centralidades na rede urbana para algumas cidades, que pode ser interpretada através de uma “economia política da urbanização” e de “uma economia política das cidades” (SANTOS, 1994). Nas suas palavras:

A circulação dos produtos, das mercadorias, dos homens e das ideias ganhou tal expressão, dentro do processo global de produção, que a urbanização passou a ser um dado fundamental na compreensão da economia. [...] quanto mais os territórios são cortados por estradas, tanto mais a produção e os homens se concentram em poucos lugares. A cidade é um grande meio de produção material e imaterial, lugar de consumo, nó de comunicação. Por isso, o entendimento do processo global de produção não se contenta com a mera economia política, nem se basta com a economia política da urbanização, exigindo uma economia política da cidade. Uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um

⁶Os espaços “luminosos” são aqueles dotados de uma densidade de serviços, informação, tecnologias, e se tornam mais aptos a atrair atividades econômicas e os fluxos de capitais. Por outro lado, os espaços que não são contemplados com uma ampla rede técnica e informacional são denominados de “opacos”. Naquele momento, Santos (1999) já despertava a atenção para a seletividade espacial por parte do capital.

país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade. A verdade é que, uma e outra, a economia política da urbanização e a economia política das cidades, são inseparáveis. (SANTOS, 1994, p.113-114).

Nesta perspectiva, é importante destacar as relações entre Estado e mercado para a realização das demandas das forças hegemônicas na (re)produção do espaço urbano com o intuito de realizar a acumulação flexível. Harvey (2011) também dá ênfase aos investimentos em infraestruturas, sobretudo nas grandes cidades, como uma saída do capital para superar os momentos de crise e canalizar os excedentes para projetos de urbanização e infraestruturas. Essa estratégia pode se dar pela iniciativa do próprio Estado em promover a infraestrutura e a urbanização do território, necessárias à expansão do capital financeiro, através dos seus produtos imobiliários diversos, como também pelas parcerias público-privadas, por meio das quais tanto o Estado quanto a iniciativa privada passam a serem os protagonistas da reestruturação espacial (HARVEY, 2011).

Para o autor, a implantação das redes de circulação é uma estratégia do capitalismo para propiciar a expansão de áreas com excedentes de capitais para regiões de “fronteira” com escassez de capitais, desobstruindo as barreiras, tanto naturais quanto burocráticas, para esta ampliação de mercados. Nas palavras do autor:

esses grandes projetos de infraestrutura tornam-se cada vez mais necessários na medida em que o capitalismo cresce em escala por meio do crescimento da capitalização. [...] Redes geográficas também devem ser construídas para facilitar os fluxos de capital financeiro global conectando as zonas de excedente de capital com as regiões de escassez de capital. Aqui, também, há uma longa história de inovação na indústria de serviços financeiros e nas relações com o Estado e entre Estados. O principal objetivo é superar qualquer obstrução potencial a livre circulação de capitais em todo o mercado mundial. Isso abre a possibilidade de “ajustes espaciais” em cascata para o problema da absorção do capital excedente (HARVEY, 2011, p.49).

A nova estratégia que o capital encontrou possibilitou escapar da rigidez que os espaços centrais da metrópole impõem (marca das continuidades de um modelo de produção fordista), dos altos custos de localização, das pressões dos sindicatos; tendo como vantagem a expansão para uma área relativamente próxima da metrópole, porém com um custo operacional muito menor, desfrutando, por outro lado, de todos os serviços presentes na metrópole (HARVEY, 2005).

Associado a este processo de dispersão da metrópole, outro ainda se faz sentir nos espaços do entorno da área metropolitana, que é a metropolização do espaço. Este consiste em um processo socioespacial que imprime características metropolitanas aos espaços, como alta densidade, e que está associada em termos relativos aos espaços incorporados, propiciando uma intensificação e permanência dos fluxos materiais e imateriais com a metrópole, que têm a força centrífuga para atrair fluxos para si. A metrópole agora é chamada a exercer um nível de comando e gestão produtiva do capital, sendo o centro de informação e da prestação de serviços, com destaque para a presença dos mais especializados e modernos. Não deixa, porém, de ser um centro de distribuição dos produtos acabados para a região, situados nos espaços metropolitanos da cidade-mãe (LENCIONI, 2006).

Ainda, para Lencioni (2004, p. 157):

agora, a questão é de metropolizar os espaços urbanos existentes. Ou seja, trata-se de imprimir aos espaços urbanos características de metrópole, porque muitas atividades, até então exclusiva da metrópole, necessitam ser reproduzidas fora dela para que a reprodução do capital continue sua expansão. [...] Nesse processo os espaços foram metropolizados, isto é, assumiram aspectos e características da metrópole, quer dizendo respeito à magnitude de investimento de capital, ao desenvolvimento das atividades de serviços com sua correlata concentração de trabalho imaterial, ou ainda, relacionados ao desenvolvimento das atividades de gestão e administração. (LENCIONI, 2004, p. 157).

A autora ressalta que, no cenário atual, não se trata mais de criar novas cidades, ou desenvolver a rede urbana, mas sim de desenvolver as condições metropolitanas que são indispensáveis para a reprodução do capital. Para ela, pensar a metrópole e o seu espaço metropolitano é pensar em uma cidade-região que se constitui pelo processo de reestruturação produtiva do capital e que provoca uma metamorfose no espaço, em que o processo de metropolização e de regionalização são indissociáveis e expressos na passagem da relação entre a cidade e a sua região, formando o que hoje se conhece como cidade-região (LENCIONI, 2006).

Lencioni (2006a) ressalta também que a definição da cidade-região se dá, primeiramente, por uma etapa de acumulação flexível do capitalismo, que exige um novo arranjo e uma nova dinâmica territorial. Trata-se de um arranjo influenciado pelo desenvolvimento e pela densidade da rede de fluxos. Assim, a cidade-região é resultado do processo de metropolização do espaço, e caracterizada por um novo paradigma do capital. A metropolização, nesse caso, tanto renova as áreas urbanas como expande sua área de relações

com a incorporação de cidades vizinhas, formando um aglomerado metropolitano e se constituindo em um verdadeiro epicentro dos fluxos.

Assim, na cidade-região, podemos identificar alguns processos que ocorrem ao mesmo instante, como: a dispersão urbana, a concentração urbana, a conurbação, o surgimento de novas centralidades para atender a novas exigências do capital, a dificuldade de definir limites territoriais, a fragmentação excessiva, a segregação socioespacial e os processos de gentrificação. Essa tendência à conformação de uma cidade-região se configura não só por uma expressão das relações econômicas, mas, também, das relações sociais, políticas e culturais (LENCIONI, 2006).

Haesbaert (2010) também assinala para o processo de descontinuidade espacial pelo qual vem passando o território, sobretudo as cidades. Para o autor, esse debate está na ordem do dia, haja vista a fragmentação espacial que ele expressa:

a grande questão, hoje, para nos mantermos nesta ênfase nas relações cidade-região, é que elas se tornaram muito mais complexas e sem hierarquias claras, em que o fato de um centro urbano exercer influência para além de uma área contínua a partir de sua área “core” é uma realidade – ou no mínimo, possibilidade – cada vez mais presente. [...] podemos destacar que essas descontinuidades também devem ser destacadas no próprio contexto intrarregional (HAESBAERT, 2010, p. 142).

Nesse sentido, o autor enfatiza a lógica dos fluxos, que se sobrepõe e relativiza limites de uma região, que antes eram bem mais possíveis de serem delimitados, numa área contínua de influência de cidades e a partir de um modelo de rede urbana hierarquizada. Além disso, ressalta que a flexibilidade da economia, favorecida pela intensificação do processo de globalização, provoca uma maior fragmentação e seletividade, tanto no nível regional quanto no nível intraurbano (HAESBAERT, 2010).

Scott et al. (2001) destacam que a constituição da cidade-região é essencial na articulação da economia global no contexto onde está inserida, desempenhando uma função de “nó” por meio da centralidade que exerce sobre o espaço metropolitano, ao oferecer serviços de alta especialidade, atraindo investimentos extrarregionais, em função da densidade do meio técnico-científico-informacional. Segundo ele, na cidade-região, coexistem espacialidades e temporalidades, que são influenciadas por uma lógica hegemônica do capital global, que propicia uma nova incorporação de padrões organizacionais do espaço (SCOTT et al., 2001).

Soja (2013), em uma recente contribuição para o debate do papel das cidades no que chama de pós-metrópoles, destaca a difusão desse novo modelo de urbanização, denominado por ele de urbanização regional, que vem provocando uma crescente urbanização do subúrbio metropolitano e, conseqüentemente, uma transformação do modelo da cidade fordista, baseado em uma metrópole monocêntrica, para um modelo de cidade regional policêntrica, com várias aglomerações, de vários tamanhos, integradas por redes geográficas e pelos fluxos de deslocamento, sobretudo de pessoas. Assim, para o autor, estamos em um processo de transição de uma “urbanização metropolitana” para uma “urbanização regional”, e que, segundo ele, justifica-se, cada vez mais, através da discussão analítica de termos associados às cidades-regionais (SOJA, 2013).

Para Lencioni (2015), compreender este novo modelo de cidade-região, pautada na coesão e dispersão e na fragmentação e totalidade espacial, só é possível por meio do processo de integração. Para a autora, a dispersão rompe com a unidade de um conjunto, onde cada fragmento é parte de uma totalidade, em que a integração deles compõe a unidade que forma a cidade-região:

a unidade (totalidade) e a fragmentação se desenvolvem num quadro de dispersão e é a integração na fragmentação que garante o conjunto, a totalidade. Sem a integração não seria possível visualizar os limites da dispersão e nem capturar as relações que são estabelecidas entre os fragmentos. É a integração que permite entender a tensão entre fragmentação e totalidade e que permite compreender que a dispersão significa dispersão de partes de um todo. [...] A chave para se compreender os limites da dispersão reside no exame da integração na dispersão. Só assim é possível compreender que só na aparência os fragmentos dão ideia de pontos isolados. Cada fragmento é parte de uma totalidade (LENCIONI, 2015, p.9).

Assim, os limites dessa cidade-região devem ser entendidos estando sempre em movimento, e os fluxos, deslocamentos de pessoas, ligações entre pares, são importantes indicadores para se entender esse processo de integração (LENCIONI, 2015).

Magalhães (2008), ao propor uma morfologia para a cidade-região, ressalta a formação dela como resultado de processos históricos que a transformaram, num primeiro momento, em uma metrópole, intensificando sua urbanização dispersa até a formação de cidade-região por uma série de processos socioespaciais contemporâneos. Para este autor:

propor uma forma para a cidade-região, quando se discute no cerne do argumento que esta é, antes de tudo, um processo (ou a síntese de uma série de processos), pode parecer complicado. Porém, uma simplificação destes processos complexos e sua apresentação em conjunto visando caracterizar a forma do todo aqui entendido como a cidade-região pode ser uma maneira de

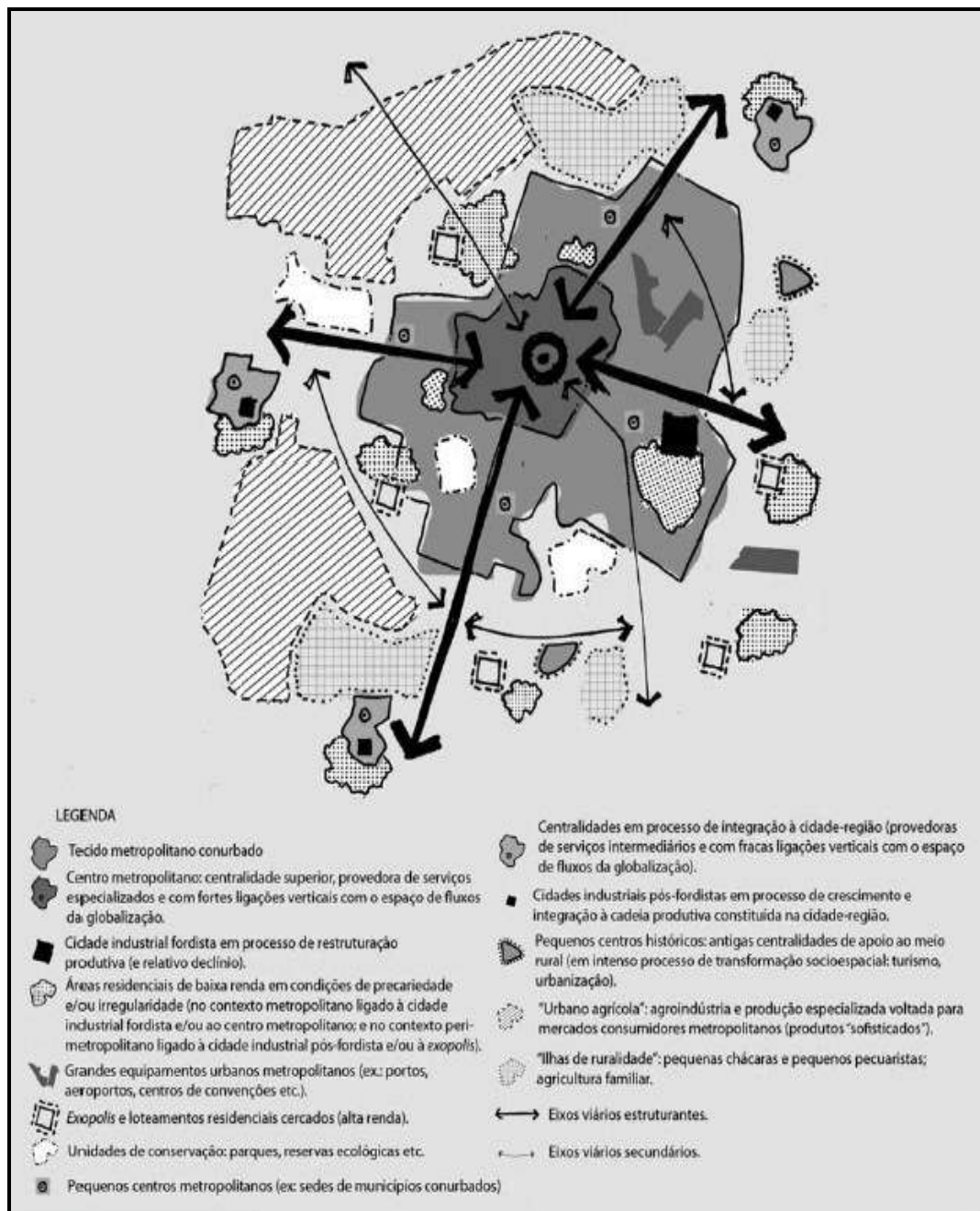
facilitar a visualização e a compreensão desta unidade de análise que se propõe aqui (MAGALHÃES, 2008, p. 19).

Na figura 1 observamos um esquema de cidade-região nos moldes globais. Este modelo de cidade compreende uma vasta área geográfica e a articulação dos espaços por meio de uma densa e eficiente rede de circulação. Nele está presente um centro metropolitano principal, que é aquele que detém a oferta de serviços especializados e que, por sua vez, possui os fixos responsáveis por uma relação mais vertical no processo de globalização. Seguem-se outros pequenos subcentros metropolitanos que oferecem alguns serviços intermediários, porém possuem uma fraca ligação vertical com os fluxos globais. Este modelo de cidade revela as fragmentações no tecido urbano, e ressalta que nem todos os espaços desta ampla área são inseridos nos fluxos globais, indicando que o processo de modernização e globalização é seletivo.

No caso específico da metrópole belenense, verifica-se uma forma urbana tanto conurbada em relação a alguns municípios, quanto descontínua em relação a outros, revelando quão complexos são o novo modelo de urbanização e as exigências do capital que produz o espaço enquanto mercadoria. Nesta fase, também identificamos um espaço urbano mais fragmentado. Alguns espaços, dentro desta metrópole, mais parecem estar excluídos da malha, pelo menos na aparência, pela precariedade das infraestruturas e serviços urbanos, sobretudo das funções públicas de interesse comum. Na essência, porém, são influenciados diretamente pela lógica de reprodução da metrópole, apresentando-se como uma tendência de formação embrionária de cidade-região na Amazônia, que será apresentada de forma mais detalhada posteriormente.

Soja (2013) considera alguns elementos importantes para se pensar esse modelo de urbanização regional, que prioriza o espaço, sobretudo enquanto modelo econômico. Para ele, a cidade-região traz uma estratégia agressiva e esforços para ser reconhecida enquanto uma marca, através do uso extensivo do marketing urbano, para competirem com outras cidades em projeção internacional, através da união dos interesses públicos e privados, na atração de novos investimentos, sobretudo na área do turismo.

Figura 1 - Cidade-região: processos socioespaciais e elementos principais.



Fonte: Magalhães (2008, p.20).

Pádua (2015) também destaca que esse processo de marketing urbano é sempre usado, sobretudo pelos discursos de “requalificação”, “revitalização”, “renovação” dos espaços desvalorizados ou degradados da metrópole, com a promessa de trazer um desenvolvimento urbano que, na prática, nem sempre produz um desenvolvimento social. Para o autor, essa articulação que se dá entre Estado e iniciativa privada é responsável por um aprofundamento da fragmentação do espaço e da vida cotidiana na cidade-região.

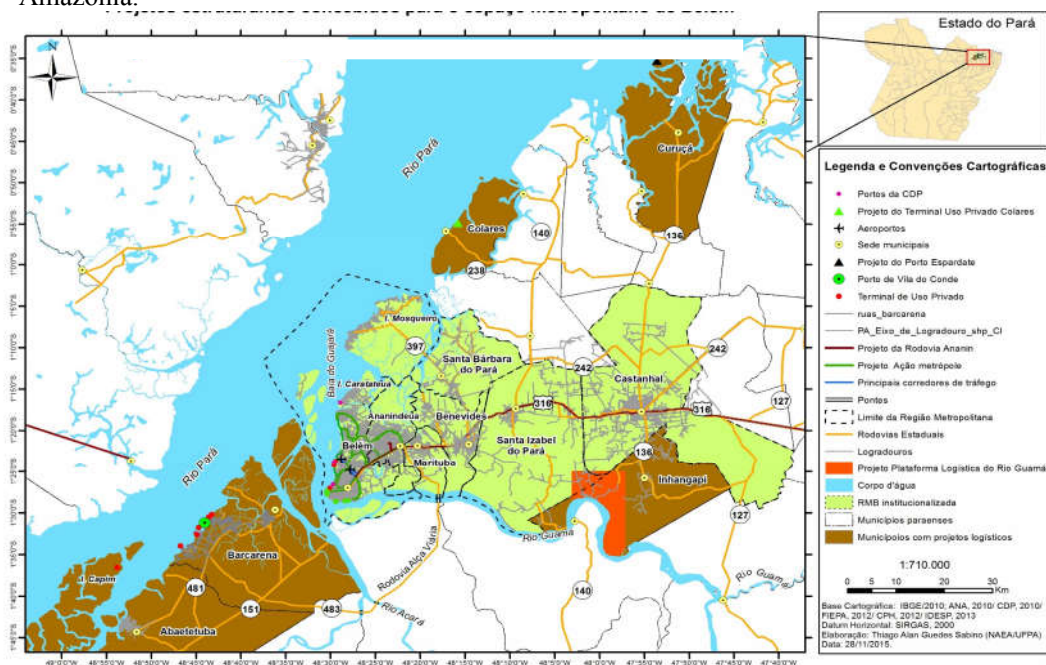
Nesse sentido, o discurso construído em cima da deterioração e do declínio urbano, por meio dos vários atores políticos e econômicos, responsáveis pela produção do espaço (Estado, construtoras, incorporadoras, bancos, mídias, entre outros), e o posterior discurso das promessas da diminuição das desigualdades e da função social da cidade, muito pouco é refletido nas ações concretas do poder público, sobretudo nas operações urbanas em determinadas áreas da cidade-região, provocando conflitos e, algumas vezes, a resistência dos moradores dos lugares (PÁDUA, 2015).

Soja (2013) indica que essas cidades são produto de uma estrutura desigual e injusta, através da proliferação da pobreza, segregação e gentrificação. O autor propõe novas maneiras de pensar a busca pela justiça espacial e o direito à cidade, que devem estar pautados nas lutas coletivas e de coalização de organizações, movimentos sociais, associações, ativistas políticos, e numa maior participação do planejamento urbano (SOJA, 2013).

Para a nossa realidade, apresentamos a ideia das obras e projetos da logística e mobilidade urbana, produzindo um modelo embrionário de cidade-região na Amazônia (mapa 1), mesmo que isso ainda não esteja tão claro nos discursos, mas há um esforço tanto por parte das gestões públicas e de alguns empresários em ampliar a dimensão desse espaço metropolitano e melhorar o seu acesso, através da utilização de meios de transporte mais eficientes.

No mapa 1, verificamos a projeção de espaços para a instalação de empreendimentos logísticos, dentro do espaço metropolitano de Belém, e as características dessa metrópole, possuindo uma forma compacta e dispersa, espaços fragmentados e a presença de pequenos subnúcleos metropolitanos, que são articulados por uma rede viária em reestruturação.

Mapa 1 - Espaço metropolitano de Belém: formação embrionária de uma cidade-região na Amazônia.



Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

Dessa forma, o conjunto de argumentos acerca da metrópole e as novas possibilidades de recortes espaciais da atualidade, através da formação de cidades-regiões, nos permitem analisar a metrópole paraense inserida nas estratégias do capital, cujo intuito está na sua projeção em contextos internacionais. E isso é identificado em um planejamento estratégico, que é pontual e unilateral, mediado pelo Estado, sobretudo em alguns setores paraenses como o turismo, priorizando a esfera do econômico em detrimento do modelo cívico, cuja construção, por sua vez, se dá de forma democrática e tem a cidade como garantia de direito a todos, e não a uma seleta classe social.

3 DA CIDADE À METRÓPOLE DISPERSA: A IMPORTÂNCIA DA CIRCULAÇÃO NA CONFIGURAÇÃO URBANA

Neste capítulo nos propomos a realizar uma discussão histórico-geográfica que permitirá compreender as continuidades e descontinuidades no processo de formação do espaço metropolitano de Belém, responsáveis por provocar mudanças e permanências numa realidade que está em constante movimento, e que se expressa por uma diversidade histórica, social e cultural.

Nossa ideia é entender como a circulação na metrópole contribuiu para a configuração da forma urbana da metropolitana, passando de uma forma mais compacta para outra mais dispersa, onde a importância dos investimentos em obras de infraestrutura influenciou/influencia na produção do espaço.

Para isso, partimos de levantamento em livros e artigos que retratam esse histórico, assim como em jornais e documentos oficiais de época, para contextualizarmos o processo de formação de Belém e sua região.

3.1 A ocupação dos portugueses e a construção de uma cidade ribeirinha

Assim como ocorreu com muitas cidades brasileiras, Belém teve sua origem ligada à ocupação e proteção do território. Sua origem atendia a interesses geopolíticos da então Coroa de Portugal para assegurar a ocupação de toda a bacia do Rio Amazonas e proporcionar a “integração” territorial e a soberania perante outros povos, que se tornavam ameaças aos interesses de Portugal, entre eles os franceses, os holandeses e os ingleses (MOREIRA, 1989).

Belém nasce tendo uma relação íntima com o rio. E isso é visivelmente observado já que a cidade é delimitada por rios e igarapés, formando uma espécie de península. Essa característica física foi também motivo de preocupações dos primeiros conquistadores portugueses que chegaram por essas regiões, sob o comando de Francisco Caldeira Castelo Branco.

Moreira (1989) destaca que, além dos interesses geopolíticos, eram significativos os interesses econômicos, sobretudo em um período de intensa corrida por matérias-primas que pudessem garantir aos países imperialistas da época, Portugal e Espanha, a posição de destaque mundial (MOREIRA, 1989).

Desde a sua origem, o rio foi o principal meio de circulação da cidade com as vilas e aldeias de sua hinterlândia, e também foi ao longo dele que a cidade, que nasceu ribeirinha, começou a se expandir (MOREIRA, 1989).

A importância da circulação, desde a origem da cidade foi essencial para orquestrar o seu desenvolvimento urbano, que se encontrava em um vértice estuarino, com influências tanto fluviais quanto marítimas. Segundo Moreira (1989), inicialmente o crescimento da cidade ocorreu originalmente no sentido sul da orla guamaense, até que se limitasse com áreas alagadas. Isto se explica também porque era a área preferida para as culturas agrícolas. Já o vetor marítimo-estuarino, crescia em direção ao norte, sempre margeando a baía do Guajará, onde estava localizado o ancoradouro da cidade:

havia, porém, nessa irradiação periférica de Belém uma grande solução de continuidade, representada por dois acidentes hidrográficos, o igapó e o igarapé do Piri, que embora distintos formavam uma unidade ou conjunto geográfico dentro do quadro urbano. Pela sua extensão e largura, eles dividiam a urbe em duas [...] os igarapés funcionavam como força de disparidade e de diferenciação, eles foram a primeira divisão interna da cidade, como limites naturais das zonas de influência das diretrizes supramencionadas (MOREIRA, 1989, p.49).

Moreira (1989) destaca que, neste primeiro período de expansão de Belém, até por volta de meados do século XVIII, a cidade permaneceu confinada à faixa ribeirinha. O processo de interiorização da cidade se intensificou somente a partir da segunda metade do século XVIII, e ainda de forma muito heterogênea. Para o autor citado, as razões para essa penetração da urbe estão associadas:

- a) Ao crescimento da população, impondo novas derivações para a pressão interna;
- b) Às terras mais afastadas do rio, mais secas, evitando um problema que até então ainda não fora resolvido, que era o saneamento das áreas alagáveis;
- c) À corrida pela conquista de novas áreas para se cultivar, sobretudo as *plantations*;
- d) À abertura de novas estradas, que direcionaram a frente de expansão urbana na época, como a Estrada de São José (atual Rua 16 de Novembro), a Travessa dos Mirandas (atual Avenida Presidente Vargas), a Estrada da Cruz das Almas (Rua Arcipreste Manuel Teodoro), para citar as mais importantes.

Nessa expansão, é importante destacar a importância que cada artéria representou para a interiorização da cidade, destacando-se que a fisiografia da cidade ainda era o elemento primordial para a expansão da mesma, haja vista que sempre se procurou fugir das vias alagadas e procurar áreas com cotas topográficas mais elevadas (TRINDADE JÚNIOR, 1998). Para Moreira, a mais importante delas foi a Estrada dos Mirandas, de onde partia a Estrada do Utinga, que era a grande via de penetração para as rocinhas e fazendas ao redor da cidade e, futuramente, a linha mestra do traçado da cidade (MOREIRA, 1989). Segundo o autor,

se a penetração pela Estrada de São José começou mais cedo, a que se realizou pela Travessa dos Mirandas foi a mais importante e decisiva para o futuro da cidade. Com ela surgiu o Largo da Pólvora, a primeira em extensão das grandes praças interiores de Belém, e que foi durante muito tempo a sua “boca de sertão”, pois dela partia então a Estrada do Utinga, a grande via de interiorização da cidade. [...] Pode-se dizer que a maior parte da cidade surgiu ao seu influxo, direta ou indiretamente, achando-se historicamente vinculadas a esse influxo os bairros de Nazaré, São Brás, Canudos, Marco e Souza. [...] Essa estrada não era um caminho qualquer, mas uma “estrada real”, construída pelo poder público (MOREIRA, 1989, p.51-52).

O Largo da Pólvora (atual Praça da República) era o então limite da área urbana da época até meados de 1750. A partir daí a cidade se interiorizava, porém, ainda não se continentalizava, já que até ali tinha influências fluviais e continentais; a continentalização só ocorreu quando do auge da economia da borracha (meados do século XIX) e da incorporação de novos bairros, como Nazaré e São Brás na urbe belenense (MOREIRA, 1989).

Sarges (2002) cita a carta de um cientista francês que, ao passar em viagem pela cidade em 1743, retratou o que acabara de ver: “encontramos uma cidade grande, mas alinhadas casas risonhas, a maior parte construída desde trinta anos em pedras e cascalho, igrejas magníficas” (HARDMAN, 1988 apud SARGES, 2002, p.49).

Outro fato de extrema importância para a organização, tanto do espaço urbano de Belém, quanto da região amazônica, foi a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, ainda por volta de 1755, sob liderança e interesse do Primeiro-ministro português, José Sebastião de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal. A constituição dessa companhia de comércio ocorreu no cenário internacional que se desenvolvia na Europa, sobretudo na Inglaterra, com a Revolução Industrial, culminando numa grande acumulação de riquezas do capital mercantil, baseada na comercialização dos produtos da floresta para atender às indústrias, especialmente as manufaturas inglesas (CORRÊA, 1987).

Internamente, a movimentação de embarcações trazendo drogas do sertão para os barracões das missões religiosas começou a aumentar. Essas embarcações, geralmente do tipo canoa e montaria, eram responsáveis pela ligação entre a cidade e as aldeias missionárias, posteriormente transformadas em vilas e cidades (PENTEADO, 1967). A função que a cidade exerceu, de entreposto comercial entre Lisboa e a região amazônica, mesmo que ainda subordinada à administração da cidade de São Luís do Maranhão, baseava-se em uma política externa de inserção da economia regional ao mercado mundial através da expansão de suas atividades produtivas, e foram determinantes para a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão nos moldes de outras companhias das colônias portuguesas, a ponto de o Marquês de Pombal designar, para o cargo de Governador, o seu meio-irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (CORRÊA, 1987).

De acordo com Amaral (2010), a criação da companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão nasceu de um descontentamento da Coroa em relação à produção das missões religiosas, que foram as principais beneficiárias do período denominado por Gonçalves (2001) de colonização pela cruz e espada.

Nas palavras de Reis (1979 apud AMARAL, 2010, p.48):

na avaliação de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, e governante do Estado do Grão-Pará e Maranhão, realizado depois de várias viagens que fez ao interior da colônia, havia a necessidade de adotar uma política mais realista de ocupação imediata do território [...] Para ele o que existia, ao longo do Amazonas e de seus tributários, sob o comando de Portugal era muito pouco, pois, na verdade, as aldeias estavam nas mãos dos missionários e, praticamente, levavam uma vida autônoma e sem manter, de fato, com a metrópole, relações de obediência e vassalagem; as feitorias de sertanistas eram estabelecimentos precários, provisórios e mantidos apenas no momento da movimentação econômica da coleta das drogas do sertão e de pesca e salga dos produtos obtidos das águas; e as praças militares eram, na sua avaliação, de pouco eficiência.

Para o espaço amazônico, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão tinha como um grande desafio retirar, das mãos das ordens religiosas, o controle sobre a exploração das drogas do sertão, fato que só foi resolvido após a expulsão da principal ordem religiosa, a dos jesuítas, em 1759 (CORRÊA, 1987). Outras medidas foram importantes e responsáveis por intensificar as relações comerciais na ainda embrionária rede urbana amazônica. Dentre elas, Corrêa (1987) destaca a:

a) Transferência, em 1751, da capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão, de São Luís para Belém, reconhecendo a localização estratégica desta última como controladora dos fluxos comerciais da rede urbana dendrítica amazônica;

b) Expulsão dos jesuítas, em 1759, e a liberação do casamento dos soldados e colonos com as índias;

c) Doação de sesmarias a colonos e soldados, para que cultivassem a terra, buscando fazer com que a produção agrícola aumentasse, para assim sustentar toda a colônia, e intensificando-se, desta forma, a extração dos produtos que seriam enviados a Belém, e desta para Portugal;

d) Introdução da mão-de-obra de escravos africanos nas produções agrícolas;

f) Expansão das *plantations*, sobretudo o cacau, o açúcar, o café, o fumo, além do extrativismo vegetal das drogas do sertão e da pecuária, no Baixo Amazonas e no Marajó;

g) Ampliação das importações de produtos manufaturados ingleses, que eram fornecidos aos colonos para serem pagos com a produção, sistema que ficou conhecido como pelo nome de “aviamento”⁹.

h) Criação e reativação de numerosos fortes, visando à proteção da Amazônia contra os interesses externos, na embocadura do Amazonas (Belém e Macapá) e ao longo do Rio Amazonas, principalmente na foz dos seus principais afluentes, em pontos estratégicos (Gurupá, Santarém, Óbidos e Manaus), além dos altos cursos de rios como o Negro e o Solimões (São Gabriel da Cachoeira, São José das Marabitanas, Tabatinga e São Joaquim);

i) Elevação de 46 aldeias missionárias à condição de vilas, entre os anos de 1755 e 1760.

Algumas considerações a respeito são importantes, entre elas o fato de que tais ações provocaram uma maior diferenciação entre os núcleos de povoamento da época, que se distinguiam pelas funções políticas-administrativas e pelas funções comerciais e de serviços, que se ampliaram com a inserção da Amazônia no comércio internacional dos produtos do trópico úmido, mas que tem em Belém a cidade que mais se beneficiou de todas essas

⁹ O sistema de aviamento consiste em um financiamento da produção através de crédito ou de instrumentos que possibilitassem favoreçam essa produção. Assim, o Estado ou a iniciativa privada concedem os subsídios, que deverão ser pagos por meio da produção (CORRÊA, 1987).

transformações, reservando-se a ela o controle político-administrativo e dos fluxos comerciais da Amazônia (CORRÊA, 1987).

No que tange ao desenvolvimento urbano sob a égide da política pombalina, Belém foi beneficiada com algumas obras de infraestrutura, como o aterramento do alagado do Piri, a construção do palácio do governo, igrejas, além de se desenvolver a construção naval na cidade, justamente por estar atrelada ao papel que Belém possuía em intermediação da região (CORRÊA, 1987).

A ideologia do progresso e da modernização gerava a especulação de projetos para resolver as necessidades que a cidade de Belém enfrentava. Entre eles, uma obra ligada ao intenso fluxo de embarcações na cidade, que dinamizou a economia da cidade entre 1756 a 1777, foi a ideia, do engenheiro Gronfelts, de criar um cais de pedra com três entradas, que, na época, possuía uma rampa e pequenos cais de pedra nas proximidades de onde hoje é o Ver-o-Peso (PENTEADO, 1973).

Sobre o controle dos fluxos comerciais, Ravena (1994) aponta que a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão criou estratégias para ter a exclusividade mercantil. Segundo a autora,

o abastecimento oferece uma pista para analisar o papel da companhia de comércio do Grão-Pará e Maranhão. Esta tinha proibição de vender gêneros “a miúdo” ficando com o comércio exclusivo das duas companhias, assim garantia o monopólio. O diretório determinava que toda a produção das vilas fosse enviada à cidade para ser vendida e trocada pelos gêneros requisitados pelos índios das vilas [...] As diretrizes do diretório tinham um caráter complementar à economia circunscrita à companhia. Se esta era a nível institucional responsável por um setor da produção de gêneros destinados ao mercado externo (arroz, por exemplo), notoriamente oriundo de atividade agrícola, às vilas originárias dos antigos aldeamentos missionários coube o papel de fornecer à economia do Grão-Pará os produtos extrativos (RAVENA, 1994, p.149).

Ainda relacionado ao controle exercido pela Companhia Geral, Acevedo Marin (2005) aponta que o poder dela era tão grande que conseguia controlar a produção, a circulação (transporte), os impostos cobrados sobre o produto, e, também, realizar o seu beneficiamento visando à exportação (ACEVEDO MARIN, 2005). Desta forma, tudo deveria convergir para Belém, para que a Companhia Geral pudesse ter o controle sobre os tributos, e, de Belém, fosse direcionada ao destino final (AMARAL, 2010).

Após esse período, houve uma fase de estagnação econômica na região que durou do final do século XVIII até a primeira metade do século XIX. Corrêa (1987) destaca que o fim da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão afetou a estrutura da rede urbana regional.

Alguns núcleos urbanos entraram em decadência, tendo como consequência até a perda da população urbana e de arrefecimento de certos núcleos. No caso específico de Belém, a cidade teve alguns serviços públicos prejudicados, em função do comprometimento da arrecadação dos impostos (CORRÊA, 1987).

Todavia, não significa dizer que não houve relações comerciais neste período, ainda que as agitações internas não tenham favorecido um novo período de crescimento econômico, conforme nos relata Santos (1980):

de 1806 a 1819, depõe Luiz Cordeiro, passou o Pará por uma grande crise contínua e ininterrupta; mas, em 1820 sete galeras e 53 embarcações de diversas toneladas trouxeram a província mercadorias francesas, inglesas, portuguesas e africanas, que teriam constituído o início de uma era nova e mais próspera, se as comoções internas e as agitações políticas não tivessem quase extinguido completamente as relações e o movimento mercantil (SANTOS, 1980, p.27).

Essas comoções internas a que o autor se refere foram a adesão do Pará à Independência do Brasil, que ocorreu em 15 de agosto de 1823, e, posteriormente a Cabanagem⁷, de 1835 a 1840. Santos (1980), ao falar da história econômica da Amazônia, destaca que a população de Belém, afetada pela alta inflação dos preços sobre os produtos importados que abasteciam a capital, responsabilizou os comerciantes, em especial os luso-brasileiros, reforçando os motivos para a implantação da revolta cabana.

No período que sucedeu o movimento popular, ocorreu uma ligeira intensificação das relações comerciais nos portos e trapiches de Belém, gerando, por outro lado, novamente, forte controle do Estado, que precisava combater a clandestinidade do comércio para maior recolhimento de tributos (SILVA, 2006). Lopes (2002) também destaca que o fim da cabanagem trouxe um novo momento de melhorias econômicas e sociais para a Província, mas com um controle cada vez maior do Estado.

Da intermediação sobre a circulação na região, Belém teve vários benefícios, como o controle dos fluxos comerciais, pagos através de impostos. Nesse sentido, o Estado mesmo se esforçando para tal, não conseguiu ter o controle total da produção, da comercialização e do recolhimento dos impostos. Para Silva (2006), era comum o desembarque clandestino de produtos nos portos e trapiches, ou até mesmo nos quintais das casas ribeirinhas no Rio Guamá, sendo o local preferido para fugir dos portos fiscalizados pelo Governo da Província

⁷ Para mais aprofundamento sobre a Cabanagem ver: Cruz (1996) e Di Paolo (1990).

(figura 4), e o comércio interno do regatão⁸ na região, que, ao se manter muitas vezes na clandestinidade, conseguia mais lucros.

As práticas de comercialização se desenvolviam da seguinte forma: no regatão, os comerciantes percorriam os rios da Amazônia, onde atracavam constantemente em pequenos trapiches armados nas cidades, ou nos quintais das casas próximas do rio, para trocar as mercadorias sem contribuir para o fisco. Já nas chamadas casas ribeirinhas, eles atracavam para entregar as mercadorias encomendadas e, ali mesmo, muitas vezes, comercializavam os produtos por eles trazidos, o que posteriormente fora se tornando uma prática habitual na vida da cidade (SILVA, 2006).

Nesse período, a partir da segunda metade do século XIX, a economia e extração do látex (“borracha”) se expandiram por toda a região amazônica, provocando uma nova fase de crescimento da urbe belenense, através da sua continentalização e melhorias significativas no espaço urbano e serviços públicos prestados. Isso se deu em função do acúmulo da riqueza com a exploração do látex, conforme veremos no próximo tópico.

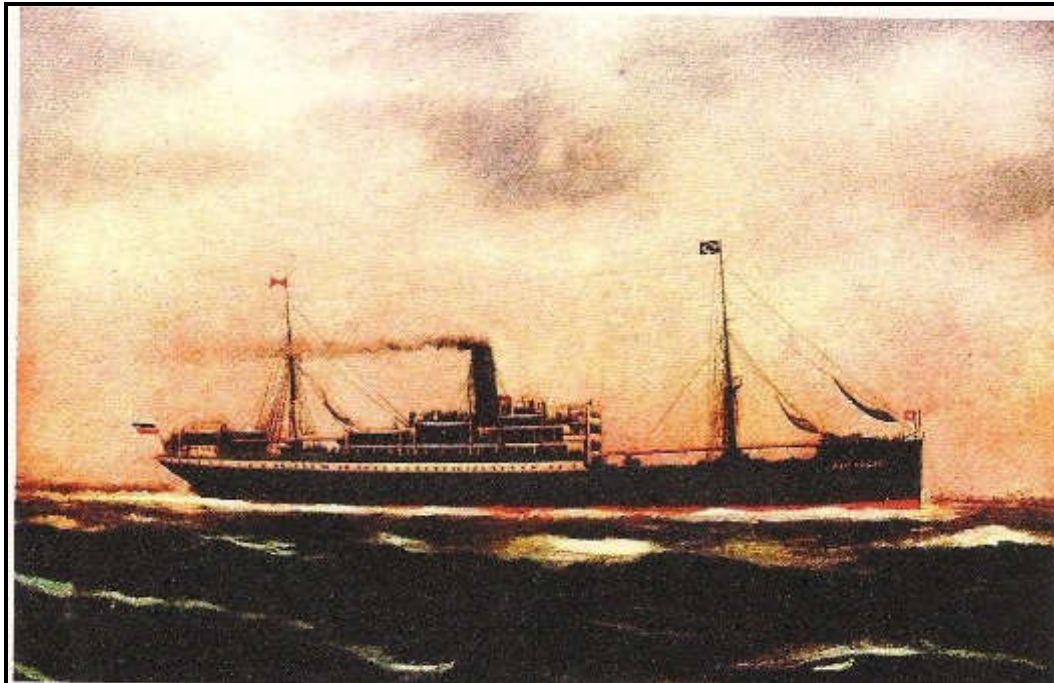
3.2 A exploração da borracha e o processo de interiorização da cidade

Uma nova fase de crescimento econômico através da exploração da cadeia de comercialização do látex, ou “borracha”, instalou-se na Amazônia. Esse processo se intensificou a partir dos anos de 1850 até 1920, e trouxe grandes transformações no espaço urbano de Belém (SARGES, 2002).

De acordo com Corrêa (1987), os fatores que beneficiaram a cadeia de extrativismo da borracha estão ligados à grande procura do produto pela indústria dos pneumáticos, que inseriu, de fato, a região, segundo o mesmo autor, na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), chegando a representar até 90% da produção mundial da borracha (CORRÊA, 1987). Entretanto, é importante destacar que, além da crescente procura pelo produto, outros elementos foram de extrema importância e deram sustentação ao processo, como o financiamento da produção por capitais internacionais e a melhoria do sistema de transporte de navegação, através da introdução de barcos a vapor, um marco na navegação da Amazônia (figura 2).

⁸ É a denominação dada ao barqueiro ou canoieiro que realizava as trocas dos produtos manufaturados da cidade com os produtos extraídos da floresta e do rio, numa espécie de escambo, ou consignação do crédito (sistema de aviamento), onde se percorria os rios da Amazônia, desempenhando uma integração na região. Salienta-se que o regatão foi o responsável por manter em funcionamento a vida comercial na região (AMARAL, 2010).

Figura 2 – Navio Paquet Rio Negro que fazia a rota Belém-Liverpool.



Fonte: Sarges (2002).

Mesmo a Amazônia passando a ter um papel mais importante na DIT, o que provocou de certa forma um acúmulo de riqueza nas cidades de Belém e Manaus, o processo de produção, ainda era bem similar ao já praticado em momentos anteriores. As forças capitalistas internacionais (banqueiros e importadores) se beneficiaram do sistema de aviamento, já exercido na região desde o período da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, para acumular e tornar o sistema dependente a seu favor (AMARAL, 2010).

Acevedo Marin (2004) destaca que a introdução de novas tecnologias, sobretudo ligadas ao transporte de navegação, tinha o interesse do controle mercantil regional, e, concorrendo com os vários barcos dos comerciantes que realizavam esse transporte nos rios da Amazônia (ACEVEDO MARIN, 2004). A ideia então foi partir para uma normatização do uso dos portos e trapiches da cidade e do sistema de navegação pelos rios, conforme nos destaca a autora:

A proibição das canoas que faziam o comércio de regatão de 1850 revela esse conflito. Na resolução nº 182 de 09/12/1850, explicava-se que essas canoas navegavam fora dos portos da cidade, vilas e freguesias da província e funcionavam como lojas ou tabernas flutuantes, vendendo e permutando gêneros e objetos de comércio pelos sítios, fazendas, fábricas, engenhos e feitorias (ACEVEDO MARIN, 2004, p.4).

Não é de se duvidar que houvesse resistências ao impedimento da navegação dos regatões nos rios da região. Esse tipo de comercialização era responsável por uma rede de relações tanto comerciais, mas, também, sociais, disseminando os costumes, levando a informação e fazendo uma teia de solidariedade por onde passava (SILVA, 2006). A situação se agravou até que esse tipo de comercialização foi considerado ilícito por uma regulamentação provincial de 24 de abril de 1852, porém, como bem sabemos essas práticas ainda persistem até os dias atuais na região (ACEVEDO MARIN, 2004).

O aumento da produção de látex na Amazônia em função da demanda internacional colocou o produto em destaque na pauta de exportação regional, com uma elevação significativa, sobretudo após 1850, quando sua produção mais que dobrou, se comparado ao ano de 1846 (WEINSTEIN, 1993).

Se houve um aumento da produção, também houve um aumento na comercialização do produto e da movimentação de embarcações, principalmente em Belém:

de 1840 a 1880, o movimento de embarcações do porto de Belém passou de 78 embarcações (11.252 toneladas) para 292 carregando 258.115 toneladas. Esse aumento rápido da navegação fluvial necessitou modelar os muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e o velho cais, e ainda acrescentar prédios e armazéns para depósito das mercadorias (ACEVEDO MARIN, 2004, p.4).

Sobre o aumento da movimentação de embarcações, um fato importante foi a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em 1853, pelo Barão de Mauá, que foi uma figura inicial de destaque no desenvolvimento comercial da Amazônia. Com seu grande prestígio no Império, conseguiu ter subsídios para operacionalizá-la, até que em 1874 a sua empresa e mais outras duas¹⁰, de capital nacional, foram incorporadas pela multinacional Amazon Steamship Navegation Company Limited, de capital inglês, que se instalou no País após a liberação da navegação na Amazônia para embarcações estrangeiras em 1866 (CORRÊA, 1987).

Pentado (1973) mostra que, por volta da década de 1880/1890, a pressão do volume de exportação (figura 3) era tanta e a cidade não tinha um porto adequado. Somente em 1887 é que foi apresentado um projeto de melhoramento das instalações portuárias de Belém, que

¹⁰ Além da Companhia de Navegação do Barão de Mauá, em fins de 1860, a Amazônia possuía a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, realizando viagens entre Belém e Manaus, ida e volta em 22 dias. Quando a empresa inglesa Amazon Navegation começou a operar na região, incorporou na sua frota navios modernos que faziam esse mesmo trajeto em apenas 10 dias, reduzindo também o frete sobre a mercadoria transportada (WEINSTEIN, 1993, p. 82).

compreenderia o prolongamento do cais já existente, onde hoje é o Ver-o-Peso, substituindo os trapiches do local (figura 4).

Esta circulação em Belém também lhe confere a maior centralidade, e mesmo tendo a expansão da produção da borracha em maior quantidade para o Amazonas, era nessa cidade que quase toda a produção era armazenada e vendida para a exportação, conforme é destacado por Weinstein (1993, p.74):

Belém prosperou com o crescimento do comércio da borracha tanto quanto Recife, com a economia açucareira ao tempo da colônia, e São Paulo, com a disseminação da produção cafeeira. De fato, cada um dos grandes surtos de exportação do Brasil deu nascimento a um centro urbano importante, comumente um porto, para prover os serviços comerciais essenciais. E seria de se esperar que esse fenômeno fosse especialmente acentuado no caso da expansão da borracha na Amazônia, uma vez que a rede de comercialização da região desempenhava um papel essencial em sua vida econômica. [...] Em fins da década de 1870, o Pará possuía pelo menos dez firmas estrangeiras, além das inúmeras casas aviadoras dirigidas por brasileiros e por portugueses, cuja influência se estendia para o oeste, atingindo até a Amazônia boliviana. [...] Quanto aos transportes, não apenas a Amazônia estava agora aberta a navios estrangeiros até o rio Negro e ligada a Liverpool por duas linhas de transatlânticos, como também por 31 barcos a vapor (doze dos quais de propriedade privada) que realizavam perto de 350 viagens por ano entre Belém e o interior da Amazônia (WEINSTEIN, 1993, p. 74).

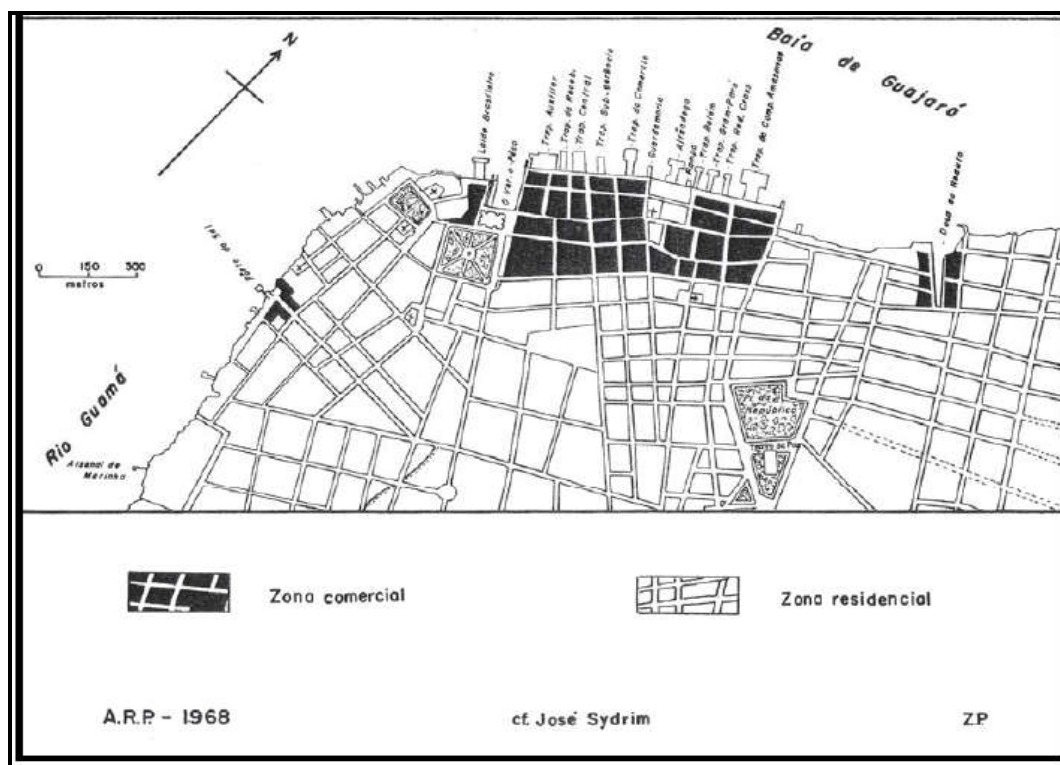
À medida que a produção da borracha se afastava de Belém, Manaus começou a aparecer com um revigoramento do seu centro urbano. Segundo Corrêa (1987), a expansão da capital do Amazonas foi viabilizada, em um primeiro momento, pelas firmas de Belém que lá instalavam filiais. Este revigoramento de Manaus fez com que o governo amazonense na época criasse estratégias para tentar concentrar as exportações por meio dela.

Figura 3 – Movimentação de embarcações na orla de Belém.



Fonte: Sarges (2002).

Figura 4- Trapiches de Belém no início do século XX.



Fonte: Penteadó (1968).

Os ganhos oriundos dos excedentes da comercialização da borracha trouxeram inúmeros benefícios em melhoramentos urbanos para Belém e Manaus. Para além, das obras físicas que resultaram em um processo de continentalização de Belém, com a urbanização de novos bairros, como Nazaré, Batista Campos, São Brás e Marco (MOREIRA, 1989), o período da “idade de ouro”, como foi chamado na época, proporcionaram a Belém modernização e mudanças no modo de vida urbano, inspirado em um conceito de “civilização” europeia, baseado no luxo (MAUÉS, 1999). O autor em referência ressalta que, para o caso amazônico, o excedente da produção da borracha proporcionou um desejo da elite comercial da época de buscar o “moderno”, mesmo que isso revelasse toda uma contradição, tanto da forma de ganhos dos rendimentos, baseado em um sistema rudimentar de produção, quanto das condições de vida, marcadas pela pobreza em que vivia a grande maioria da população (MAUÉS, 1999).

Para Pinho (2008), grande influência de circulação dos ideais liberais na época pode ser identificada nos relatórios e nos jornais de grande circulação da imprensa local no final do século XIX e início do século XX. O autor destaca que a grande ideia era superar as definições coloniais de cidade, adequando-a ao modelo europeu “civilizado” da época, ainda que ao lado de rupturas fossem observadas permanências na cidade. Assim, segue-se o modelo francês de cidade, de melhoramento urbano na área central de Belém, onde morava e transitava principalmente a elite belenense:

no caso brasileiro, a remodelação de importantes cidades foi influenciada por padrões europeus de urbanização, sobretudo o francês (“haussmanniano”), guardadas obviamente as suas especificidades. As intervenções realizadas buscavam destruir suas feições coloniais, adequando-as aos moldes europeus e “civilizados” da época, ainda que ao lado de rupturas fossem observadas permanências no núcleo-origem das cidades. Em Belém, o período mais expressivo foi aquele em que a cidade foi governada pelo Intendente Antônio Lemos (1897-1911). Tendo o *saneamento* e a *estética* como frentes de intervenção na cidade, o poder público municipal perseguiu a construção do “moderno” e do “belo” – a exemplo de quiosques, praças e avenidas – e a demolição do “arcaico” e do “feio” – como as barracas e os cortiços. Todo o “progresso” a ser experimentado na Belém da pretensa *Belle Époque* tinha um alvo definido: a área central da cidade, onde habitava e circulava a elite local, e de onde os pobres deveriam sair, para a progressiva “higienização” do espaço citadino (PINHO, 2008, p.2).

Estas ações, por parte do poder público, tinham um caráter segregador e um sentido de tornar a cidade o local da “civilidade”, da “ordem” e do “progresso”. Para conseguir convencer a elite local (objetivo esse que não resultou de muitos esforços, haja vista que ela sempre esteve atenta às tendências do mundo “desenvolvido”), o então intendente da época,

Antônio Lemos, utilizou-se de um discurso progressista, cuja meta principal estava na “modernização da cidade”, empregando a tecnologia nos serviços públicos (PINHO, 2008).

Maués (1999) também destaca a gestão do então prefeito elitista, Antônio Lemos, como um idealizador de um plano urbanístico para a cidade, com a construção de equipamentos públicos que ressaltassem o “belo” e as obras de saneamento⁹. Sarges (2002) relata que a implantação desses equipamentos provocou uma mudança, tanto no modo de vida, quanto na dinâmica socioespacial da cidade. Seu efeito visual, por si só, causou um impacto positivo sobre uma parte da população:

o serviço de viação urbana por bondes elétricos se constituiu num dos “grandes” exemplos de transformação na dinâmica da vida urbana de Belém do início do século XX, pois o bonde era uma dessas obras nascidas do progresso técnico apresentando-se de um modo fantasmagórico, quando causa impactos tecnológicos nas “mentalidades” da população e quando mostram suas articulações internas, na medida em que características como tamanho e automatismo acabaram redundando em construções monstruosas (SARGES, 2002, p. 120-121).

Sobre os discursos da época, veiculados em jornais como a “Folha do Norte” (opositor à gestão Lemos) e a “Província do Pará” (jornal ligado ao intendente), o destaque era para as obras públicas de forma diferenciada, conforme suas conveniências políticas, o que nos mostra que a maneira de conduzir a informação no Estado, pelos grandes meios de comunicação, era bastante tendenciosa e parcial, conforme nos revela Pinho (2008) ao fazer referência aos jornais da época.

Assim como nos dias de hoje, no passado, não foi tão diferente o fascínio pela modernização da sociedade, pelo “progresso” e pelo “belo”, e, tampouco, os instrumentos de convencimentos usados pela elite belenense para que seus ideais fossem difundidos pela população, valendo-se das mesmas estratégias para quaisquer melhorias urbanas.

Entre as obras de grande impacto na época para a cidade, tem-se o Teatro da Paz, a adequação do sistema público de abastecimento da capital, os investimentos no sistema viário de bondes elétricos, a iluminação pública a gás (empresa Pará Electric Railways and Lighting), a construção de casarões e palacetes, o embelezamento urbano dos espaços públicos de lazer (praças, bosques, arborização da cidade), a implantação do matadouro

⁹ Sobre essa questão, reforçou esse ideal de Lemos, as consequências de uma grave epidemia de doenças que reinava na cidade, sendo objeto de constante preocupação social. A sociedade belenense vivia sob tensão, aterrorizada pelas epidemias de varíola, febre-amarela e cólera que assolavam a região (PINHO, 2010).

municipal, a abertura de grandes avenidas ou *boulevards*, além da construção de mercados públicos (CORRÊA, 1987).

Segundo Pinho (2008b), esses avanços tecnológicos pelos quais passou a cidade de Belém, sobretudo na gestão do intendente Antônio Lemos, representaram, também, fracassos, gerando transtornos urbanos e intensificando conflitos populares, em virtude da gentrificação, segregação e oferta insuficiente de alguns serviços para as camadas populares, mostrando que a racionalização do espaço urbano nem sempre é um consenso entre todos.

Com toda essa intensificação da demanda sobre a borracha e a comercialização em Belém, não é de se espantar que a exigência por um investimento portuário ganhasse mais adeptos. Já apresentado em 1887 pelo engenheiro Saboia e Silva, o porto de Belém havia despertado o interesse de um empresário norte-americano de nome Percival Farquhar. Em 1906, ele adquiriu do Governo Federal a concessão sobre um trecho de 30 quilômetros de orla, indo da foz do Rio Oriboca até a Ilha do Mosqueiro, com uma missão de organizar portos. Foi um dos primeiros processos de concessão de uso da orla urbana de Belém (PENTEADO, 1973).

Contudo, para realizar a construção do cais do porto, foi necessária a desobstrução da orla, que estava ocupada por vários trapiches, que impediam que navios maiores atracassem, em função da proximidade entre eles. Esses trapiches, ao serem desapropriados desse trecho da orla, foram transferidos para a porção sul, no Rio Guamá, e para a porção oeste, na baía do Guajará.

Só em 1909 um pequeno trecho de 120 metros foi inaugurado, sendo finalizado por completo em 1913, com uma estrutura de 1.178 metros de cais, 15 armazéns, guindastes, sistema elétrico, linha férrea, iluminação pública, e o aterramento hidráulico da área entre o cais e o litoral, inclusive com o fechamento da Doca do Reduto, passando ao controle da empresa “Porto of Pará”, criada para administrar o porto (fotografia 1) (SILVA, 2006).

Além da instalação portuária, Farquhar idealizou uma estrada de ferro que ligasse o porto de Belém ao Rio de Janeiro, para assim ampliar a *hinterland* do porto, que já era contemplado pela Companhia de Navegação da Amazônia e a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ainda em construção, na época também por Farquhar (PENTEADO, 1973).

Esses projetos que foram implantados ou apenas concebidos, permitem-nos uma comparação com os que são noticiados na atualidade. Em ambos os casos, conservam a mesma essência: a integração territorial, visando ao escoamento da produção para o exterior, inserindo a região na DIT, ou seja, em circuitos extralocais.

Fotografia 1 – Porto de Belém.



Comentário: Inaugurado em 1909, é um porto secular, com uma estrutura já defasada. Até o início dos anos 2000, realizava-se nele uma intensa movimentação de cargas, sendo um dos principais da Companhia Docas do Pará, que atualmente o administra. Três fatores são determinantes para a diminuição do volume de carga, entre eles: a inauguração do Anel viário (Alça Viária), que interliga, por três pontes, a capital ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena (transferindo uma grande quantidade de cargas para esse outro porto), e o intenso conflito entre os órgãos na relação porto x cidade. No plano de fundo, é possível verificar o *skyline* de Belém, em uma das áreas mais verticalizadas da cidade. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (19/04/2015).

Ainda sobre esses projetos ferroviários regionais para interligar Belém a uma *hinterland*, Acevedo Marin (2004) destaca que, ainda na década de 1860, surgem esses projetos, tendo como objetivos a organização da produção, pautada na agricultura e no povoamento de algumas regiões que estavam estagnadas no contexto do então circuito da borracha, ou que ainda não haviam conseguido desenvolver uma atividade que as projetassem no cenário internacional (ACEVEDO MARIN, 2004). Segundo a autora, essas ferrovias

estão associadas direta ou indiretamente à intensificação do povoamento e de uma organização da agricultura que poderia optar entre a moderna agricultura capitalista e a pequena propriedade. Estas opções estão nos discursos da elite. [...] A estrada de ferro Belém-Bragança (extensão de 247 km) apenas anunciada sua construção provoca, entre 1867 e 1869, a especulação imobiliária sobre os terrenos vizinhos ao percurso do trem e mais de 1000 ha de terras públicas foram distribuídas pelo governo na saída de Belém e ao longo do percurso obrigatório dessa via de comunicação. O projeto dessa via contemplava povoar e encontrar os braços para modernos projetos de agricultura comercial associado ao novo uso das margens. No rio

Tocantins, lança-se o projeto da estrada de ferro Tocantins com objetivo de vencer as corredeiras do Itaboca, ligando Tucuruí a Jatobal. O plano era viabilizar a articulação de Belém com a capital do estado de Goiás, e se constituiria em um sistema integrado de transportes entre o centro sul e o extremo norte, através do Brasil central, o que representaria acesso a uma província mineral importante. Momentaneamente, esse interesse abriria vias de comunicação para ter acesso aos cacauzeiros de Cametá (ACEVEDO MARIN, 2004, p.9).

É necessário compreender o processo de povoamento nessa zona bragantina, principalmente, para verificar como ocorreu a formação dessa região e a importância da estrada de ferro no povoamento da mesma. Ela se configurou como a principal rede de relação com Belém, reforçando o papel que a capital desempenhou, através da definição de centralidades, sobretudo como receptadora de grande parte da produção agrícola daquela área (CRUZ, 1955). Para nós, o povoamento e surgimento de colônias, e posteriormente vilas, é de extrema importância para o modelo de cidade-região que estamos apresentando como tendência para Belém na sua forma embrionária, pois a ferrovia deu base para o futuro processo de metropolização de Belém, permitindo a abertura das artérias ferroviárias na urbe e na região, que, após a sua extinção, foram transformadas em rodovias.

O projeto inicial da Estrada de Ferro Belém-Bragança era ligar Belém a São Luís, capital do Maranhão. Além da construção da Estrada de Ferro, a empreiteira deveria instalar 10.000 imigrantes (sobretudo os nordestinos) em colônias agrícolas ao longo do traçado da estrada. Todavia, devido a várias paralisações na obra, ficou estabelecido que a estrada chegasse até Benjamim Constant, próximo de Bragança, sendo inaugurada em 1908, durando 25 anos para ser construída (ÉGLER, 1961). À medida que a obra avançava, implantavam-se colônias e vilas ao longo do traçado da mesma.

Para Corrêa (1987), mesmo que a estrada de ferro se configurasse como uma primeira mudança na natureza da rede urbana – implantando núcleos urbanos, gerando colônias produtoras de alimentos agrícolas para Belém e região, redirecionando a ocupação para a terra firme e com localização de núcleos à beira de uma ferrovia ou “ponta de trilho” –, ela se constituiu um subproduto da expansão da borracha no período de sua máxima valorização e que provocou uma demanda grande por alimentos (CORRÊA, 1987).

Dentro do espaço urbano de Belém, a EFB tinha dois ramais. O principal, que chegava até a Estação de São Brás (figura 5) pela atual Avenida Almirante Barroso, (na época era conhecida como Tito Franco), e outro ramal que partia do Entroncamento, pela Avenida Pedro Alvares Cabral (Antiga Rua do Trilho) até o porto de Belém, da Port of Pará. Da

Estação de São Brás, ligava-se a outra em uma extensão de 6 km, que ficava nas proximidades da Avenida 16 de Novembro (antiga Estrada de São José). Interligado ao sistema ferroviário da EFB, porém não atingindo uma proporção regional, estava o sistema de bondes de Belém. Este sistema foi de fundamental importância para a expansão do sistema viário da urbe e possibilitou a sua continentalização até a década de 1940 (LIMA, 2011).

Figura 5 – Estação de São Brás da antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança.



Fonte: Sarges, (2002).

O sistema de bondes iniciou na capital por meio de uma concessão, por um período de 30 anos, para a empresa do Cônsul dos Estados Unidos em Belém, o industrial James Bond¹⁰. A linha de bondes a vapor de Belém, uma das primeiras no Brasil, ligava o Largo da Sé ao Largo de Nazaré, até que Bond vendeu seu sistema, em 1870, a Manoel Bueno, que formou a Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense, e, no mesmo ano, a Companhia de Bondes Paraense inaugurou sua primeira linha de bondes com tração animal, expandindo a linha do Largo da Sé até o Marco da Légua (limite da Primeira Légua Patrimonial¹¹) (LIMA, 2011).

Assim, em 1883 já existiam 30 km de linhas, entre bondes a vapor ou com tração animal, com duas empresas autorizadas a realizar o transporte público na capital. Em 1907, na

¹⁰ Em razão do nome do proprietário, alguns historiadores afirmam que o nome dele foi a origem da palavra "bond", aportuguesada como "bonde", para designar tais veículos.

¹¹ Corresponde ao patrimônio fundiário inicial de Belém com uma distância de uma légua em linha de arco desde o marco de sua fundação (o Forte do Presépio) até o Bairro do Marco. É a área que possui hoje maior adensamento urbano e concentração de serviços, sendo, portanto de maior valorização do espaço metropolitano (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

intendência de Antônio Lemos, a concessão das linhas férreas de bondes urbanos passou para o controle da empresa inglesa Pará Electric, já responsável pela iluminação pública da cidade. Outro destaque das concessões do serviço eram os veículos diferenciados, um tanto segregador, com bondes de luxo e bondes de segunda classe (LIMA, 2011).

Os bondes intensificaram a urbanização, pois, para o seu funcionamento, era preciso que as ruas tivessem pavimentação adequada, com nivelamento, terraplanagem e calçamento, tratamento esse que foi dado às vias por onde passava o bonde (RIBEIRO, 2007).

A cidade se expandia e novos bairros eram criados, onde antes existiam as rocinhas, espécie de sítios habitados nos fins de semana, destacando-se pela presença delas os bairros de Nazaré, Umarizal e Batista Campos, e avançando em direção aos de São Brás, Pedreira e Marco. Nessa nova fase de estruturação da urbe, a cidade se continentalizava, atingindo pela primeira vez o limite da sua Primeira Léguas Patrimonial, onde, posteriormente, foi criada uma barreira institucional que comprometia o avanço do tecido urbano (MOREIRA, 1989).

Em outra frente, desenvolvia-se na cidade um tímido parque industrial, no atual bairro do do Reduto, localização escolhida por ser mais próxima da área comercial de Belém, no bairro da Campina, e por estar próximo ao porto, por onde se exportava uma parte considerável da produção para outras cidades da Amazônia (PENTEADO, 1968).

Corrêa (1989) destaca, do ponto de vista funcional, a constituição de um parque industrial que nasceu voltado para atender ao mercado regional amazônico. E, como crucial, naquele momento, foram os altos valores cobrados pelos produtos importados do sudeste do País, incluindo gêneros alimentícios, conforme relata:

surgiu então um pequeno parque industrial voltado para o mercado interno amazônico que, juntamente com as funções de entreposto comercial que permaneceram exercidas pela capital paraense, a mantiveram como centro dominante na região, a ponto de fazer com que até Manaus, dela voltasse a ser dependente. [...] o surgimento nos anos 20 e 30 [do século XX], de várias indústrias em ruas do Bairro da Campina (atual bairro do Comércio), e à relativa especialização industrial do bairro do Reduto (CORRÊA, 1989, p.122).

O autor destaca um zoneamento urbano pelo uso do solo na capital paraense, delimitando as áreas que seriam de caráter comercial (Campina), residencial/comercial (Cidade Velha), zona industrial (Reduto) e bairros residenciais das classes mais abastadas (Nazaré, Umarizal. Batista Campos e parte do Marco), e bairros de proletariados (Telégrafo, Pedreira, São Brás, Guamá, Canudos e Cremação) (CORRÊA, 1989).

A partir da década de 1940, alguns acontecimentos vieram influenciar o processo de expansão e a organização socioespacial da cidade. Dentre eles, destacamos a construção de um dique, na orla sul da cidade, banhada pelo Rio Guamá, que inaugurou uma avenida na marginal sul da cidade, favorecendo, através do sistema de comportas, que a área não sofresse mais constantes alagamentos. Para Silva (2006), no entanto, essa obra de infraestrutura resultou em valorização e competição para se adquirir terras, sobretudo ao longo da orla, para a instalação de indústrias e portos privados, apropriando-se desse espaço urbano da cidade e, conseqüentemente, em um novo período que Belém começava a passar. Nas palavras do autor:

neste contexto, a construção do Dique, enquanto obra de infraestrutura viária, acabou por atuar no sentido de valorizar esta porção da cidade, constituindo-se, dessa maneira, em um importante vetor, tanto para a ocupação desta parte da cidade, quanto para a circulação das grandes industriais que passaram a se instalar por estas margens, evidentemente a partir dos incentivos fiscais que o governo militar havia lhes concedido. A abertura dessa via de circulação paralela está intimamente ligada ao momento porque passava a região, pois as rodovias formam os novos eixos de circulação/integração; as empresas capitalistas agiam de forma intensiva na exploração dos recursos da região; o Estado, por meio dos incentivos fiscais, começa a aparecer de maneira mais marcante enquanto agente produtor do espaço regional; órgãos de planejamento e de financiamento foram criados, dentre outras ações (SILVA, 2006, p.104).

Nessa porção sul da cidade, devido a sua melhor integração ao centro da cidade, e com algumas artérias abertas, começaram a se estabelecer várias indústrias, como a Companhia Paraense de Látex, beneficiadoras de madeira, de alimentos, manufaturas e a grande empresa de tecelagem de juta, a Companhia Amazônia Têxtil de Aniagem (CATA) (PENTEADO, 1968).

De outro lado, e ao mesmo tempo contínuo a esse processo, houve uma apropriação de grandes extensões de terras por instituições públicas (militares, universidades, órgãos do Estado), ao longo do limite da Primeira Léngua Patrimonial, como um “cinturão institucional” que viria a dificultar mais tarde o crescimento urbano de Belém. Em conseqüência, o que sobrou da existência deste “cinturão” e do adensamento e valorização dos terrenos de cotas altimétricas mais elevadas, resultou na apropriação dos terrenos de cotas menos elevadas pela população de baixo poder aquisitivo, as denominadas “baixadas”, especialmente na porção sul da cidade. Essa área da primeira léngua patrimonial constitui hoje a área central do espaço metropolitano belenense. (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Somado a estes elementos, inicia-se um processo de verticalização da cidade, ainda na década de 1940, com a construção de alguns edifícios residenciais e comerciais na Avenida Presidente Vargas e, posteriormente, em função dos poucos terrenos disponíveis no mercado, avança para os bairros de Nazaré, Umarizal e Batista Campos, na década de 1960. Nessa época, também, a cidade passou por transformações mais profundas e de expansão urbana, associadas à construção da rodovia Belém-Brasília e ao processo de integração nacional, resultando em uma intensificação da circulação de automóveis e do transporte público no seu espaço urbano, sobretudo com a extinção da EFB, em 1967 (PENTEADO, 1968).

A implantação da rodovia Belém-Brasília, proporcionou a Belém uma maior intensidade dos fluxos com a sua região, e favoreceu a integração nacional, por meio do que Acevedo Marin (2004) denominou de “civilização da estrada”. Para a autora, essa nova fase se constitui como a da “fronteira” do capital nacional e internacional para a Amazônia, que se insere novamente no processo de acumulação capitalista, tendo o Estado como agente propulsor de desenvolvimento, por meios dos seus planos e programas de desenvolvimento. Nas palavras da autora:

um dos eventos mais marcantes dessa fase do ponto de vista da integração Norte-Centro-Sul se materializou com a construção da Belém-Brasília cujas despesas excediam todas as outras incluídas no orçamento da SPVEA para 1955-1960. Com essa rodovia, cria-se uma importante alternativa de acesso à região, estabelecendo-se novas condições de mercado às potencialidades econômicas. Na verdade, a abertura da Belém-Brasília, como a criação de fatores locacionais por parte do Estado, em áreas novas, impusera-se como necessidade resultante da “fase da industrialização pesada” iniciada naquele período. Esta construção fez-se em um contexto marcado pela necessidade de ampliação dos mercados potenciais para os produtos que passam a ser fabricados no centro-sul do país e pela forma adotada para a circulação e comercialização das mercadorias produzidas; privilegia-se a produção de veículos automotores, fazendo com que as ações governamentais reorientassem os investimentos públicos fixados a infraestrutura de transportes e passassem a investir maciçamente na construção de estradas de rodagens (ACEVEDO MARIN, 2004, p.14).

O impacto que a rodovia Belém-Brasília trouxe para a cidade não influenciou somente a estrutura urbana, mas toda a economia, reafirmando a sua centralidade como importante centro urbano regional, que serviu de base logística e institucional para os grandes projetos implantados na Amazônia (TRINDADE JÚNIOR, 2005).

A construção da Belém-Brasília representou um marco na política de desenvolvimento regional e de instalação de grandes projetos na Amazônia. Os eixos viários¹² passaram a servir como vetores de frentes de expansão do capital na região, tendo nas cidades já existentes e nas que surgiram a partir de então as bases de apoio para a implantação de projetos e dos novos elementos relacionados às estratégias de desenvolvimento.

3.3 A nova dinâmica regional e a conformação da metrópole

A nova etapa de integração da Amazônia, a partir da implantação dos eixos rodoviários, também foi marcada pela grande presença do Estado como agente estruturador e organizador do território. Por meio das suas instituições, elaborou planos, programas e projetos que visavam à instalação de grandes objetos no espaço regional, cujo intuito era integrá-lo por meio de uma política econômica de exportação dos seus recursos naturais, entre eles a madeira e o minério, e facilitar o avanço da frente agrícola do Centro-Sul para a região.

Em um primeiro momento criaram-se algumas instituições, entre elas a Superintendência para Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953, que mais tarde daria lugar à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966; e o Banco da Amazônia (BASA), em 1956. Todas essas instituições foram criadas com a intenção de valorização da região por um viés estritamente econômico e carregado de um discurso em nome do desenvolvimento, baseado no incentivo à implantação de grandes projetos agropecuários e minerais de capital nacional ou internacional (CASTRO, 2007).

Segundo Almeida (2008), a Amazônia foi pensada nesse momento como uma nova área para a expansão da acumulação do capital, vista pelo discurso dos planos e da elite brasileira como uma reserva de recursos, conforme é observado em alguns termos, como “vazio demográfico”, “inferno verde”, “fronteira de recursos”, “terras sem homens para homens sem terra”. Objetivava-se a integração nacional, a exploração dos recursos naturais, o progresso e o desenvolvimento, que não alcançou a grande maioria da população da região.

Sobre a urbanização nesse período, Becker (1994), ao estudar a região amazônica como uma fronteira do capital, identificou-a como uma fronteira urbana. Para a autora, a fronteira nasce urbana porque são as cidades que possuem a logística para a ocupação rápida da região. Da mesma forma, a urbanização não surge como fruto de expansão agropecuária,

¹² Dentre as rodovias implantadas pelo Governo Federal na Amazônia, além da Belém-Brasília, destacam-se a Pará-Maranhão (BR-316); a Transamazônica (BR-230); a Santarém-Cuiabá (BR-163); a Perimetral Norte (BR-210); a Cuiabá-Porto Velho (BR-364). Dentre as estaduais, cabe destacar a PA-150, que ligou Belém ao sul e sudeste do Pará.

que na maioria das vezes expropriava o camponês da sua terra, mas ela forneceu o suporte necessário para uma atração dos migrantes e um controle do território pelo Estado, ou por grupos privados, organizando e concentrando mão de obra necessária aos projetos da região.

As rodovias foram definidas com os principais eixos de circulação das pessoas e de ocupação, surgindo, ao longo delas, pequenas aglomerações na forma de cidades, que favoreçam, posteriormente, a implantação de projetos diversos. Apareceram, então, vários modelos de urbanização.

Para Corrêa (1987), as transformações na esfera produtiva e de organização do território refletem modelos de cidades e funções urbanas até pouco tempo não tão comuns na região, coexistindo, assim, vários padrões de urbanização em uma rede urbana complexa. Essa complexidade da rede urbana atual é resultado das mudanças na relação entre as cidades, principalmente depois da abertura de rodovias, da implantação dos grandes projetos agropecuários e minerais, das hidrelétricas e da implantação de parques industriais nos centros urbanos ou no meio da floresta (CORRÊA, 1987).

A rede urbana foi transformada e se tornou mais complexa para atender aos anseios de uma integração que assumiu várias faces. Esse processo de integração ainda é incompleto, alterando constantemente a articulação interna dessa rede urbana. No caso específico de Belém, a partir de 1970, a cidade dinamizou seu processo de metropolização, com a criação de alguns conjuntos habitacionais¹² na área de expansão e no Município de Ananindeua, pela Companhia de Habitação (COHAB). A expansão rumo a Ananindeua refletia a tendência dos agentes do capital imobiliário em ocupar os espaços mais distantes e de preço da terra mais barato, com o adensamento das áreas no entorno da BR-316 e das rodovias secundárias do Coqueiro e 40 horas, por meio da construção de conjuntos habitacionais e outros empreendimentos para a habitação popular.

No outro lado, na parte oeste da cidade, instalaram-se indústrias ao longo da rodovia Arthur Bernardes, em direção a Icoaraci, devido à facilidade para o recebimento das matérias-primas e o escoamento de sua produção. A metrópole se estruturou por meio de várias obras para melhorar o acesso e a circulação, estabelecendo eixos viários e aumentando o número de conjuntos habitacionais em toda a RMB (quadro 1) (TRINDADE JÚNIOR 1998).

Esse quadro também foi responsável por gerar um intenso processo de especulação imobiliária e pela compra de terrenos pelas empresas do capital imobiliário para formação de

¹² O primeiro conjunto inaugurado pela COHAB foi o conjunto Nova Marambaia I, em 1968, com 834 unidades residenciais. Esse foi um marco, pois permitiu que a malha urbana da cidade ultrapassasse o cinturão institucional e viesse a crescer em direção à Avenida Augusto Montenegro e à Rodovia BR-316 (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

um estoque de terras. Em Belém, esse fato contribuiu para um aumento da verticalização na área central do espaço metropolitano, provocando uma pressão para que os recursos e investimentos públicos se concentrassem nesses espaços, que se tornaram privilegiados (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Outro fato importante se relaciona com o crescimento do número de veículos particulares, haja vista que o transporte público, na época, composto por mais de 100 empresas de ônibus, comprometia o bom funcionamento do sistema de transporte, contribuindo para o aumento de congestionamentos tanto na área central da cidade, onde estava a grande maioria dos serviços da metrópole, como também em direção às novas áreas de moradias mais distantes do centro. Eram construídas e projetadas várias obras e divulgadas como a solução para uma “Belém do caos”, noticiada nas manchetes dos principais meios de comunicação da época, conforme é observado na figura 6. A figura mostra uma reportagem que projeta uma Belém arrojada, sempre mostrando a presença do automóvel e uma cidade que se verticalizava, com grandes arranha-céus ao longo das principais avenidas. Tanto a fotografia quanto a reportagem remetem a uma cidade moderna, pensada para o futuro, com avenidas largas para suportar o tráfego intenso que já ocorria em direção à BR-316, considerada, na época, parte da Belém-Brasília.

Corrêa (1989) destaca que na década de 1970 houve a elaboração de vários planos viários para Belém, concebidos pelo Departamento Municipal de Estradas de Rodagem (DMER), que direcionavam, além do prolongamento de algumas vias, a construção de viadutos.

Analisando o quadro 1, verificamos a predominância da construção de conjuntos habitacionais pela COHAB nos Municípios de Ananindeua e de Belém (sentido Augusto Montenegro) até os anos 2000. A partir desse período começou a avançar em direção a outros municípios, como Marituba, Castanhal e Santa Izabel do Pará.

Quadro 1 – Produção habitacional pela COHAB/PA entre 1966 a 2010.

Empreendimento	Município	Programa/ Período	Modalidade	Habitações	Conclu- são
Cidade Nova I, II, III, IV, V VI, VII, VIII e IX	Ananindeua	BHN / PLNAHAP 1966 - 1986	Implantação de conjuntos habitacionais	13.948	100 %
Conjunto Guajará	Ananindeua			1.948	100 %
Marambaia I, II, III e IV	Belém			1.542	100 %
Conjunto Catalina	Belém			770	100 %
Conjunto Icoaraci I, II e III	Belém			1.200	100 %

Residencial Araçari	Ananindeua	PROCRED 2000 - 2006	Implantação de conjuntos habitacionais para servidores do estado (renda de 6 a 20 SM)	70	100 %
Residencial Fernando Guilhom	Belém			210	100 %
Residencial Jaçanã	Belém			56	100 %
Residencial José Homobono I	Belém			84	100 %
Residencial Ulisses Guimarães	Belém			204	100 %
Residencial Xavante I, II e III	Belém			248	100 %
Residencial Jardim dos Guarás	Belém			63	100 %
Residencial Anísio Teixeira I e II	Belém	PAR 2003 - 2005	Implantação de conj. habitacionais para servidores do estado (renda até 6 SM)	308	100 %
Residencial Enéas Resque	Belém			160	100 %
Residencial Teotônio Vilela	Belém			192	100 %
Residencial Maria Laise	Castanhal			68	100 %
Residencial Mario Covas I e II	Belém			224	100 %
Residencial José Homobono II	Belém			200	100 %
Roraima Amapá	Ananindeua	HABITAR MELHOR 2007 - 2010	Parceria com prefeituras	1.998	100 %
Jerusalém	Ananindeua			392	100 %
Gleba Guajará	Ananindeua			7.500	100 %
Jardim dos Mutuns	Castanhal			800	100 %
Residencial Aloisio Chaves I	Belém	PROCRED 2007	Implantação de conj. habitacionais para servidores do estado (renda de 6 a 20 SM)	100	100 %
Residencial Paulo Fontelles	Ananindeua	PAR 2007		264	100 %
Comunidade Jaderlândia	Castanhal	Programa de aceleração do crescimento – PAC 2007 2011	Urbanização de assentamentos precários	3.164	100 %
Comunidade Pratinha	Belém			1.645	100 %
Comunidade Taboquinha	Belém			1.862	17,94%
Comunidade Fé em deus	Belém			1.689	49,00%
Comunidade Pantanal	Belém			1.692	9,97%
Comunidade Jardim Jader Barbalho	Ananindeua			1.869	69,85%
Comunidade Riacho Doce I	Belém			886	5,74%
Comunidade Riacho Doce II	Belém			1.000	61,55%

Residencial Liberdade I	Belém	PAC / FNHIS / PROMOR ADIA 2007 /	Produção de habitação de interesse social	276	47,19%
Residencial Liberdade II	Belém			2.060	44,88%

Fonte: COHAB, (2010) Organização: Thiago Alan Guedes Sabino.

Figura 6 – Projeto de interseção das Avenidas Almirante Barroso e Dr. Feitas.



Fonte: Jornal A Província do Pará, caderno Especial, p. 8, 12 de janeiro de 1972.

Trindade Júnior (1998), ao analisar o espaço metropolitano nesse período, destaca que o seu crescimento urbano foi um reflexo da política de desenvolvimento regional. Desse modo, mostra que Belém é o destino final de uma mão de obra volátil, que não consegue se fixar no interior da região e migra para a metrópole na esperança de sobrevivência.

Acevedo Marin e Castro (2004) destacam, nesse processo de crescimento da população urbana, que o Município de Ananindeua recebeu um grande contingente de migrantes, que foi atraído pelos grandes projetos da Amazônia e por processos de reordenamento urbano de Belém na década de 1970. Segundo as autoras, isso promoveu o adensamento da malha urbana e reforçou a intensificação da procura por terras, incrementando o mercado imobiliário. Se, de um lado da rodovia BR-316, seguia-se um padrão de ordenamento modernizador e disciplinador do território, produzido pela COHAB,

através dos seus conjuntos habitacionais, do outro, predominavam as “ocupações espontâneas”, sem acesso às infraestruturas urbanas (ACEVEDO MARIN; CASTRO, 2004).

O espaço metropolitano foi então reconhecido, considerando esses dois Municípios, a partir da publicação da Lei Federal nº 14/1973, que criou nove regiões metropolitanas¹³ no País. Entretanto, a formação da Região Metropolitana de Belém (RMB) não era consenso na época pelos estudiosos, devido a poucos critérios que lhe enquadravam como sendo, de fato, metropolitana. Conforme ressalta Souza (2006), decorreu de decisões políticas de controle e ordenamento territorial do período da ditadura militar. Segundo a autora,

quando elaborávamos a política urbana brasileira – lembro-me bem que estávamos na cidade de Fortaleza –, surpreendi-me pela manhã ao ler o jornal que nove regiões metropolitanas tinham sido criadas, ninguém sabia como, saindo de onde, a propósito de que, e feita por quem. [...] Muitos anos depois, procurando, pesquisei e descobri que a regionalização metropolitana do Brasil, advinda da Lei Complementar Federal nº14 de 1973, saiu do Ministério da Justiça. Tentamos reagir, mostrávamos que Belém e Ananindeua (que juntas formavam a Região Metropolitana de Belém) não podiam ter o mesmo tratamento que São Paulo, que tinha cerca de trinta municípios em sua região metropolitana, ou mesmo Recife e Fortaleza (SOUZA, 2006, p.30).

Ao mesmo tempo em que esse espaço metropolitano se expandia para outros municípios, intensificou-se a ocupação em alguns bairros, tanto na área central, ocupando o que restou das áreas de baixadas¹⁴, improvisando habitações em córregos e drenagens urbanas dentro da área da primeira légua patrimonial, quanto para áreas com características rurais, mais não tão relativamente longe do centro, apesar da dificuldade de acesso.

Mais recentemente, a RMB se ampliou. A partir da Constituição Federal de 1988, a atribuição e governança das regiões metropolitanas (RMs) passaram para os governos estaduais. No caso específico da RMB, ocorreu a incorporação dos Municípios de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará, por meio da Lei Estadual nº 27/1995. No ano de 2010, por meio da Lei Complementar estadual nº 072/2010, foi incluído o Município de Santa Izabel do Pará e vetada a entrada de Barcarena e Abaetetuba. Em 2011, foi a vez de

¹³ Estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, incumbindo o Estado de promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento integrado da região metropolitana e a programação dos serviços comuns, que são: saneamento básico, (abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública), uso do solo metropolitano, transportes e sistema viário, produção e distribuição de gás combustível canalizado, e outros serviços decididos pelos conselhos gestores e deliberativos.

¹⁴ São áreas com topografia baixa, geralmente até 5 metros de altitude, constituídas de igapós e várzeas, o que faz delas terrenos inundados ou inundáveis pelas águas dos rios ou igarapés. No atual contexto do espaço metropolitano, grande parte dessas “baixadas” se encontra bem localizada, próximas do núcleo central de Belém (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Castanhal, incluído pela Lei Complementar Estadual nº 076/2011. Dessa forma, a inclusão desses dois municípios configura a frente de crescimento da RMB em direção à BR-316.

Esse crescimento da região metropolitana pode ser acompanhado por meio da tabela 1. Nela verificamos o incremento populacional dos municípios pertencentes à RMB.

No que diz respeito ao processo de produção habitacional, verifica-se a precarização da moradia e o incremento da pobreza nos municípios suburbanos da RMB. Neles, estão presentes projetos de habitações populares governamentais, como os do Programa “Minha casa, Minha Vida” (MCMV) e “Urbanização de Assentamentos Precários”, inclusos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, e em parceria com as prefeituras. Decorrem de um padrão de habitações para famílias com rendas mais baixas, até dois salários mínimos (fotografia 2), muitas vezes fruto de remanejamentos de pessoas de áreas centrais em processo de renovação urbana (RODRIGES, 2013).

Tabela 1- RMB: população residente (1970-2010).

Municípios	1980	1991	2000	2010	2015*
Ananindeua	65.878	88.151	393.569	471.980	505.404
Belém	933.280	1.244.689	1.280.614	1.393.399	1.439.561
Benevides	22.315	68.465	35.546	51.651	58.637
Castanhal	65.246	102.071	134.496	173.149	189.784
Marituba*	—	—	74.429	108.246	122.916
Santa Bárbara do Pará*	—	—	11.378	17.141	19.383
Santa Izabel do Pará	24.044	33.329	43.227	59.466	66.490

Fonte: IBGE, (2015). Organização: Thiago Alan Guedes Sabino.

* Os Municípios de Marituba e Santa Bárbara do Pará foram criados após o Censo de 1991, através de desmembramento do território de Benevides. Esses dois municípios, junto com Benevides, só foram incorporados à RMB no ano de 1995.

Identifica-se uma concentração dos empreendimentos na faixa 3 de renda¹⁵ na capital e no Município de Ananindeua, sobretudo ao longo das rodovias Mário Covas e Hélio Gueiros,

¹⁵ A faixa de renda 3 do Programa MCMV compreende famílias com renda bruta mensal entre R\$ 3.600,00 à R\$ 6.300,00. Essa faixa não tem direito ao subsídio habitacional oferecido pelo Governo, entretanto, os juros simples do financiamento são mais baixos do que o corrente no mercado (RODRIGUES, 2013).

e uma expansão urbana dos empreendimentos faixa 2 e 1 de renda no sentido BR-316, rumo aos Municípios de Marituba, Santa Izabel e Castanhal (mapa 1).

Além destes, outro vetor de expansão urbana, por meio dos empreendimentos habitacionais, dá-se em direção às regiões das ilhas, sobretudo as que são ligadas ao continente por rodovias, entre elas, Caratateua (Outeiro) e Mosqueiro. Essas ilhas revelam uma problemática interessante, pois, ao mesmo tempo em que os órgãos governamentais direcionam para esses espaços empreendimentos habitacionais de renda mais baixa, o mercado imobiliário as tem procurado como forma de lançar novos produtos imobiliários que se diferenciam por vantagens como a proximidade da natureza, sugerindo estilos de vida que integram a vida urbana ao rio, seja para o lazer e contemplação, seja para a prática de atividades esportivas (fotografia 3).

Ao longo da BR-316, no Município de Benevides e, mais recentemente, no de Santa Bárbara do Pará, os estoques de terras também têm sido muito procurados para a implantação de loteamentos e condomínios fechados (fotografia 4), com propostas não muito diferentes, incluindo marina exclusiva, novos modos de lazer, esportes aquáticos etc.

Em Santa Izabel do Pará e em Castanhal há uma tendência de incorporação de algumas fazendas próximas do núcleo urbano, que são loteadas e urbanizadas para se tornarem condomínios privados com o mesmo apelo de segurança e contato com elementos da natureza.

Todas essas alterações no espaço resultam da (re)produção do urbano em uma metrópole ampliada e espraiada, que se configura de forma diferenciada e com conteúdos complexos, incluindo novas formas de morar, mas também (re)localização de atividades econômicas e uma nova estrutura logística de mobilidade populacional e de circulação dos novos fluxos econômicos, que não prescindem da estrutura metropolitana, apesar de seus fluxos serem direcionados a elas.

Se, em um primeiro momento, como destaca Penteado (1968), o parque industrial se localizava no bairro do Reduto, nas proximidades do porto de Belém, em um momento posterior, a indústria se transfere para outros espaços, mais distantes do chamado centro histórico da cidade, buscando o sentido da rodovia Arthur Bernardes e da Avenida Bernardo Sayão.

De acordo com Corrêa (1989), a escolha desses espaços estava em função da proximidade com o rio que os terrenos possuíam, visto que grande parte da matéria-prima que compunha o portfólio dessas empresas chegava por meio da circulação feita através dos rios da Amazônia. Assim, com a intenção de fomentar e organizar o desenvolvimento regional,

ocorreu a implantação de dois distritos industriais, primeiramente em Ananindeua (1978), e, posteriormente, em Icoaraci (1979). Ambos apresentavam como fatores de atratividade a localização tanto por terra quanto pelos rios, pois os complexos industriais tinham acesso ao rio Maguari, na porção nordeste do espaço metropolitano.

Fotografia 2– Conjunto Residencial Albatroz I, em Marituba.



Comentário: conjunto habitacional típico do Programa “Minha casa, Minha Vida” faixa 1, marcado por um padrão horizontal, com habitações de um só pavimento e de 34 m², compostas de 1 dormitório, 1 sala, 1 banheiro e 1 cozinha-americana. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (24/05/2015).

Fotografia 3 – Portão de acesso ao Condomínio Alphaville, na Ilha de Caratateua.



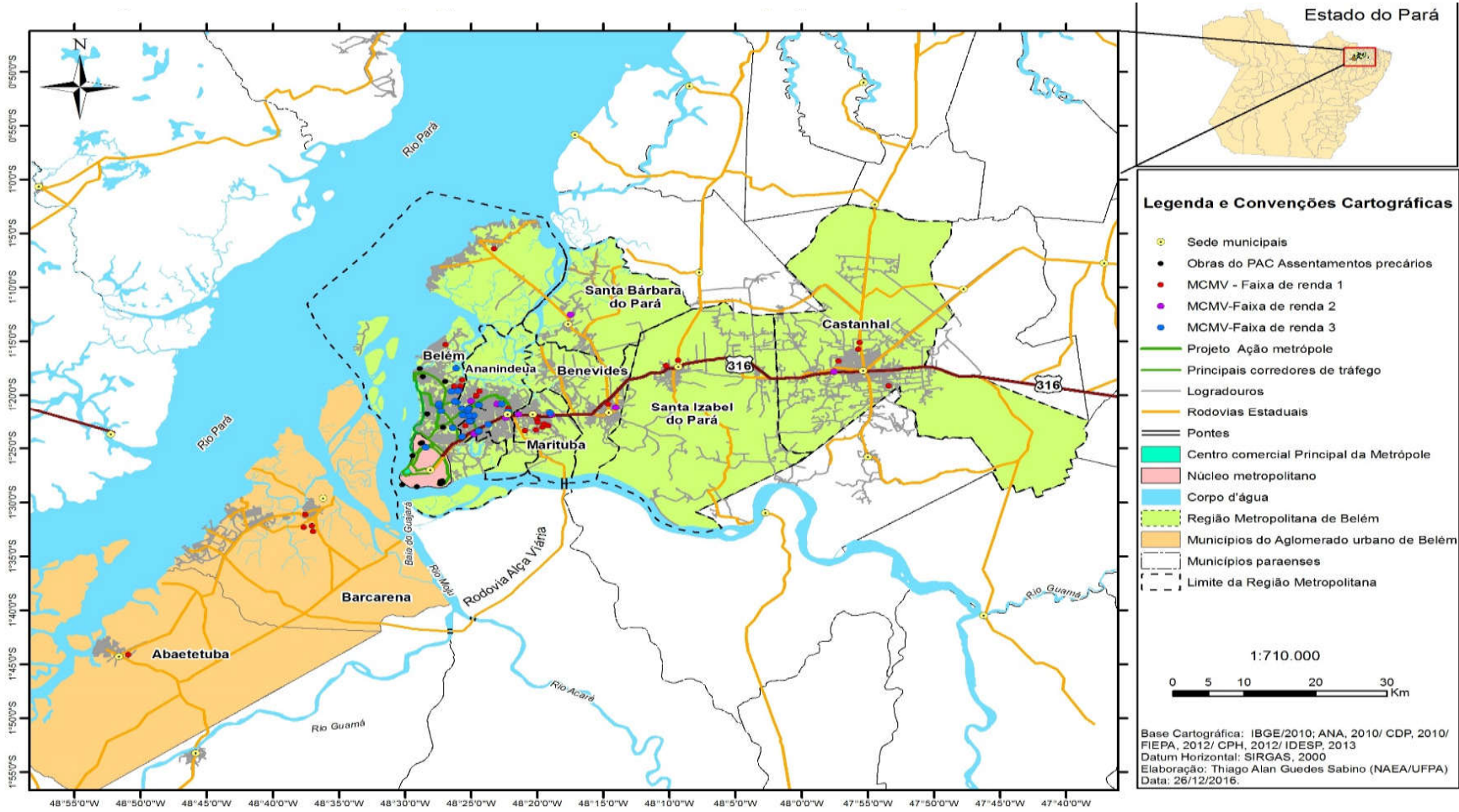
Comentário: ocupando uma grande extensão da Ilha, o acesso ao condomínio é controlado e as habitações seguem um padrão de construção que o empreendimento determina. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (24/05/2015).

Fotografia 4 – Implantação de condomínios residenciais ao longo da Rodovia BR-316.



Comentário: a mais nova tendência da urbanização dita de “alto padrão” ocorre também no sentido da BR-316, sobretudo em terrenos que tenham acesso aos rios, com possibilidades de instalação de marinas exclusivas. Esse padrão é percebido no Município de Benevides e também tende a se expandir para o Município de Santa Bárbara do Pará, ao longo da PA-391, que dá acesso à ilha do Mosqueiro. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (24/05/2015)

Mapa 2- Espaço metropolitano de Belém: produção do espaço urbano para a moradia no espaço metropolitano de Belém.



As indústrias que foram incentivadas a se instalar nesses espaços recebiam incentivos das instituições de fomento ao desenvolvimento regional, e os produtos comercializados eram predominantemente baseados na matéria-prima da região, com destaque para a madeira. Após, sobretudo, a passagem da década de 1990 para os anos 2000, esse setor da economia passou por profundas modificações no seu arranjo produtivo, e fiscalizações mais intensas contribuíram para que muitas empresas encerrassem suas atividades naqueles espaços.

Atualmente, o Distrito Industrial de Ananindeua vem passando por um processo de reestruturação. Com 43 empresas em funcionamento, destaca-se pela presença de indústrias do setor de alimentos, como a Socôco, e também de Centros de Distribuição (CD) de algumas empresas do setor varejista e de alimentos da Grande Belém.

No Distrito Industrial de Icoaraci, além de empresas do setor industrial, constata-se a presença daquelas especializadas em transporte de cargas (ETC), que realizam viagens de balsas de Belém a vários destinos da Amazônia, tais como Manaus, Macapá, Santarém e Itaituba.

A forte presença de empresas ligadas ao setor de transporte, armazenagem de cargas e correios dentro do espaço metropolitano, confere certa importância estratégica à metrópole belenense na especialização desse serviço, contribuindo o mesmo para o dinamismo atual metropolitano.

Apesar da maior quantidade dessas empresas estarem localizada em Belém, com vistas a atender ao sistema *ro-ro-caboclo* do mercado regional amazônico, outros municípios da RMB e adjacentes a ela, passam a despontar também como espaços importantes para a localização dessas empresas, conforme é possível verificar na tabela 2.

Tabela 2 - Espaço metropolitano de Belém: empresas do setor de transporte, armazenagem e correios.

Municípios	Quantidade de empresas do setor de Transporte, armazenamento e correio
Abaetetuba	15
Ananindeua	226
Barcarena	49
Belém	493
Benevides	22
Castanhal	110
Marituba	60
Santa Bárbara do Pará	4
Santa Izabel do Pará	18
Estado do Pará (Todos os municípios)	2.159
Região Norte (Todos os municípios)	5.901

Fonte: IBGE/CEMPRE, (2012). Elaboração: Thiago Alan Guedes Sabino.

Dada a importância da infraestrutura logística para a estruturação atual do espaço metropolitano de Belém e sua expansão, dedicaremos a atenção no próximo capítulo para esse setor, especialmente no que se refere às retóricas que são construídas sobre a importância e o papel do mesmo para o dinamismo metropolitano de Belém.

4 A LOGÍSTICA: ESTRATÉGIAS E DISCURSOS PARA (RE)AFIRMAR A METRÓPOLE DE BELÉM NO CENÁRIO NACIONAL E INTERNACIONAL

4.1 A nova estruturação metropolitana de Belém e o papel do setor logístico

Além dos dois distritos industriais, o espaço metropolitano de Belém, que não se resume à região metropolitana oficializada, recebeu na década de 1980 um grande projeto minerometalúrgico¹¹ de transformação da bauxita em alumina e alumínio no contexto do então Programa Grande Carajás. Localizado no Município de Barcarena, aquele projeto seria integrado a um complexo portuário para o escoamento da produção, o Complexo Portuário de Vila do Conde, no Rio Pará. Após a construção de um sistema viário, a Alça Viária, em 2002, ocorreu ainda mais a dinamização do porto de Vila do Conde e uma diminuição da movimentação portuária do Porto de Belém (quadro 2).

Quadro 2 - Espaço metropolitano de Belém: movimentação portuária por natureza das cargas em toneladas (ano de 2015).

ESTADO/PORTOS/TUP	LONGO CURSO	CABOTAGEM	NAVEGAÇÃO INTERIOR	TOTAL
PARÁ	19.589.940	22.378.042	3.310.968	45.278.950
PORTOS	10.729.997	9.372.796	710.868	20.813.661
Belém	429.344,10	176.834,37	63.539,53	669.718,00
Miramar	-	1.897.868,55	272.502,26	2.170.370,81
Vila do Conde-Barcarena	9.169.170,74	5.865.151,33	357.086,79	15.391.408,86
TERMINAIS DE USO PRIVATIVO NO PARÁ (TUP)	8.859.943	13.005.246	2.600.100	24.465.289
Bertolini-Belém	-	-	1.032.821	1.032.821
J. F. Oliveira-Belém	-	-	960.403	960.403
Porto Murucupi (Imerys Rio Capim Caulin S/A) – Barcarena	1.800.276	-	-	1.800.276
Ponta da Montanha (Pará Pigmentos S/A.) - Barcarena	342.804	43.342	4.652	390.798

Fonte: ANTAQ (2015). Organização: Thiago Alan Guedes Sabino.

¹¹ De acordo com Trindade Júnior e Chagas, (2002) o complexo industrial Albras-Alunorte, inaugurado em 1978, decorreu do cenário da crise do petróleo de 1971. Como uma alternativa a essa crise, ocorreu a transferência de indústrias instaladas nos países centrais para países semiperiféricos que detinham uma capacidade de geração de energia para as suas atividades. Fugia-se, também, das normas e exigências ambientais que começavam a ser impostas para as empresas produtoras. A negociação ocorreu por meio da então Companhia Vale do Rio Doce, atual Vale, e a Nippon Amazon Aluminiun Corporation (NAAC), consórcio que envolvia 33 empresas e o Estado japonês. A Albras instalou-se no Distrito Industrial de Barcarena, onde foi construída uma vila para os operários nas características do modelo de *company town*, denominada de Vila dos Cabanos.

A atração de várias empresas para o Distrito Industrial de Barcarena tem ocorrido, sobretudo, em função do que muitos vêm denominando de “nova logística” prevista para o chamado “Arco Norte” ou “Norte Competitivo”. Trata-se de denominações diferentes, mas voltadas para uma mesma ideia e significado, que é de dotar o território de redes de circulação para propiciar o escoamento e a exportação de *commodities*, destacando-se, dentre elas, a soja e os minérios.

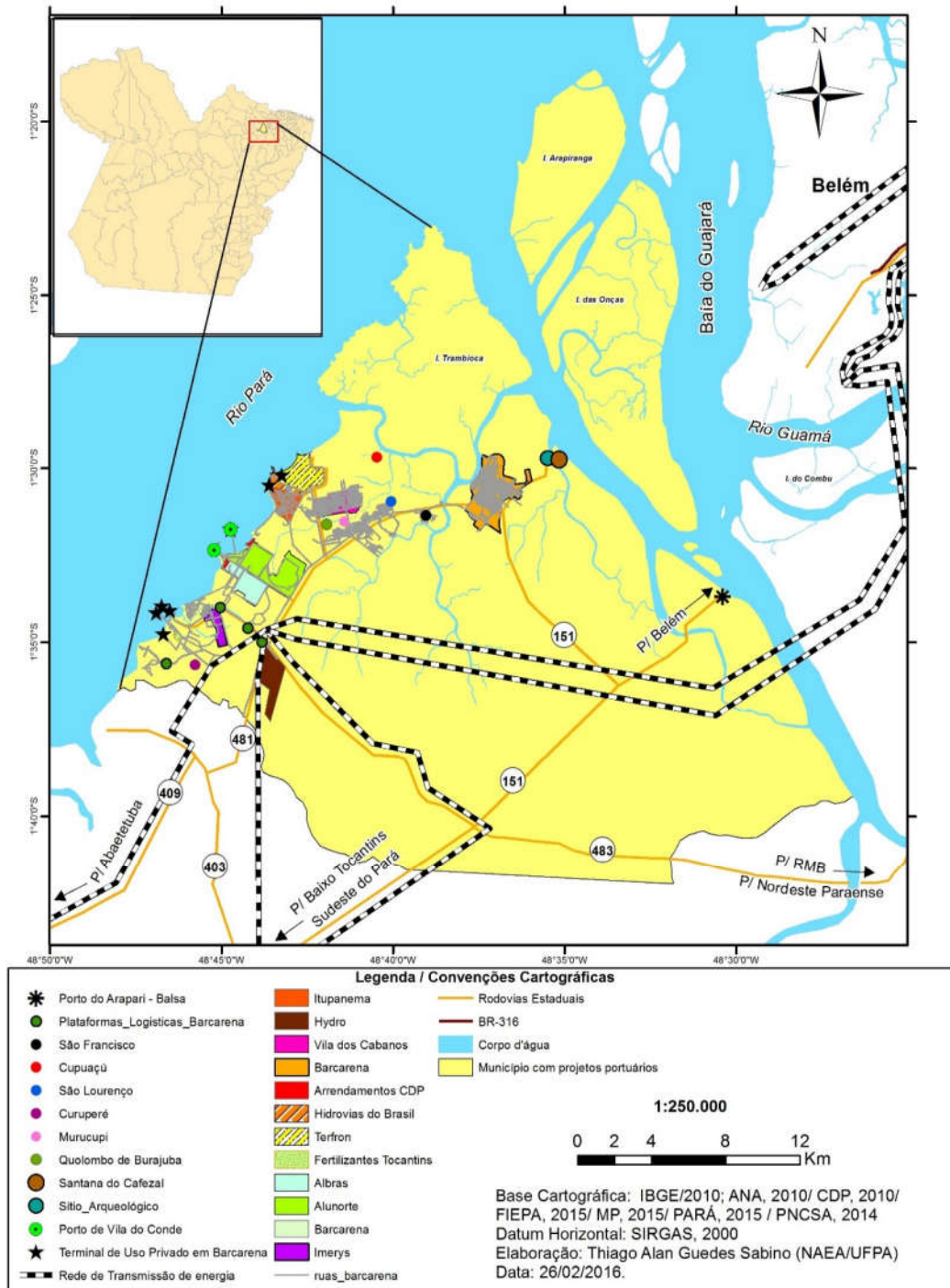
Para o complexo industrial de Barcarena, chegam a cada dia novas empresas, como a recém-inaugurada Fertilizantes Tocantins e o Grupo Cevital, uma multinacional que atua em vários ramos da economia (PARÁ, 2016). No Pará, diversificará a sua produção para beneficiar parte da soja exportada por Barcarena, através da construção de uma indústria nesse mesmo Município. Em Marabá, instalará uma siderúrgica para construção de trilhos para trens, visando a atender à demanda que se projeta de novas ferrovias no Estado (PARÁ, 2016).

Entretanto, esse vai e vem de empresas em Barcarena nem sempre se coaduna com a promoção do desenvolvimento, da geração de emprego e renda e, conseqüentemente, do bem-estar social de sua população. A exemplo do que ressaltaram Trindade Júnior e Chagas (2002) para o passado recente desse Município, as empresas não conseguem irradiar os benefícios que foram prometidos à população, provocando, em contraponto, um grande fluxo migratório em direção à sede municipal e que implicam em novas formas precárias de habitação e em segregação socioespacial.

Acevedo Marin (2014) destaca que esses projetos, ao se implantarem na região, causam uma série de impactos sobre os povos tradicionais residentes há bastante tempo e que ainda preservam suas características rurais, morando em sítios e comunidades, mas que, gradativamente, estão sendo pressionados a venderem as suas propriedades em nome do progresso, sendo coagidos moralmente ou por meio da força. Além dos deslocamentos forçados, há também uma série de impactos ambientais que tais projetos trazem a reboque, a exemplo do derramamento de caulim provindo da bacia de rejeitos da empresa Imerys Caulim Rio Capim, em 2007, e, recentemente, do naufrágio do navio Haidar, de bandeira libanesa, com cerca de 5 mil bois vivos, que seriam exportados para a Venezuela.

No mapa 3 é possível identificar as instalações das grandes indústrias, projetos portuários e a localização das comunidades impactadas por elas.

Mapa 3 – Município de Barcarena: localização das empresas, portos e de comunidades locais.



Fonte: elaborado pelo autor (2015).

Apesar de Barcarena despontar como espaço estratégico para logística de portos e terminais de uso privado, a grande maioria das empresas desse setor está localizada na

capital. Entretanto, como verificado no mapa acima, a região portuária de Barcarena vem sendo o espaço preferido para instalações de Terminais de Uso Privado para Longo Curso no que se vem chamando de Arco Norte. Uma das grandes vantagens apresentadas incentivadas inclusive pelo Estado, é a presença de uma infraestrutura já consolidada, em função da área já possuir várias empresas.

As empresas que operam na navegação interior, transportando cargas entre as principais cidades da Amazônia, estão concentradas em Belém, que funciona como um nó nesse tipo de rede de transporte em nível de Brasil. A rota Belém-Manaus é a principal em intensidade de fluxos, seguida da rota Belém-Macapá, que aparece em segundo lugar. Algumas empresas operam de forma multimodal¹², integrando eixos rodoviários com hidroviários por meio de um sistema de balsas roll-on/roll-off, denominado e rebatizado na Amazônia com *ro-ro-caboclo*. Estas optam por se localizar em espaço que possibilitem um acesso aos rios, destacando-se a Rodovia Arthur Bernardes e o Distrito Industrial de Icoaraci.

Analisando o quadro 3, depreendesse que mais de 50% da quantidade das empresas logísticas estão localizadas no Município de Belém. Não obstante a isso, é fundamental atentar que este fato se deve à apropriação de parte da orla da cidade (fotografia 5), que foi incentivada, para o uso portuário, pelo próprio Estado, através de doações de terrenos para que as empresas que operariam no transporte de cargas na Amazônia contassem, na época, com uma infraestrutura urbana que facilitasse as operações multimodais.

Além disso, verificamos que a cooperação entre empresas se dá pela terceirização dos serviços e fracionamento de cargas na região. As que operam somente com tipo rodoviário se configuram por atender às demandas da metrópole e sua hinterlândia ou são subcontratadas para atender a demandas na rota Belém-Manaus ou Belém-Macapá. Outras ainda, que operam apenas com o tipo fluvial como a Linave e Majonav, são especializadas em atender aos grandes projetos na região amazônica (HUERTAS, 2014). No mapa 4 é possível verificar a espacialização das empresas do setor logístico no espaço metropolitano de Belém.

¹² O transporte multimodal é aquele que requer tráfego misto, envolvendo mais de uma modalidade de deslocamento, indicado para atingir locais de difícil acesso. Além desta característica, destaca-se por possuir um único contrato executado por exclusivo Operador de Transporte Multimodal – OTM. (SILVA JÚNIOR, 2004)

Quadro 3 - Espaço Metropolitano de Belém: empresas que atuam no segmento do transporte de cargas e logística.

Empresa	Abrangência (Trecho operacional)	Tipo de transporte	Frota	Tipo de Carga	Localização
EDNAVE	Belém-Manaus e Belém-Macapá	Fluvial	20 balsas	Granel líquido	Belém - Av. Jerônimo Pimentel
ENACO LTDA	Belém-Macapá	Fluvial	5 balsas	Granel líquido	Belém - Rod. Arthur Bernardes
Linave	Belém-Manaus e Belém-Macapá	Fluvial	21 balsas	Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes
Transmapa LTDA	Vários destinos da Amazônia	Fluvial		Geral (madeira)	Belém- Rua Siqueira Mendes (Icoaraci)
TCD Navegações	Belém-Manaus	Fluvial	10 balsas	Geral	Belém - DI Icoaraci - Estrada do Outeiro
LogNorte Transportadora	Belém-Manaus e Belém-Macapá	Multimodal		Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes Km 15
Majonav	Belém-Manaus, Belém-Macapá e Belém-Porto Velho	Fluvial	22 Balsas	Geral e Granel (líquido/sólido)	Belém - DI Icoaraci Estrada do Outeiro
Unirios / Belnave	Belém-Macapá	Multimodal		Geral	Belém - Estrada do Outeiro
Metrobel (REICON)	Belém-Manaus	Fluvial	54 balsas	Geral	Belém Rod. Arthur Bernardes
Grupo Atlântica Matapi	Belém-Manaus, Belém-Macapá, Belém-São Luís, Belém-Porto Velho, Belém-Marabá, Belém-Santarém, Belém-Altamira e Belém-Itaituba	Fluvial	6 balsas, 1 navio e 9 carretas	Geral e Granel (líquido/sólido)	Belém- Estrada do Maracacuera (Distrito Industrial de Icoaraci) e Porto de Vila do Conde (Barcarena)
Sanave	Belém, Manaus, Macapá e Santarém	Multimodal	28 balsas	Geral	Belém - Av. Pedro Alvares Cabral
Silnave	Belém-Manaus e Belem-Macapá	Multimodal	16 balsas	Geral e Granel (líquido)	Belém - Rod. Arthur Bernardes

Mississippi Navegações	Belém-Manaus e Belém-Porto Velho	Multimodal	Balsas e veículos	Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes Km 14
Tegma Logística	Todo o Brasil e Venezuela	Rodoviário		Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes Km 14
Transdourada LTDA	Belém-Manaus	Multimodal	20 balsas	Granel (líquido)	Ananindeua - BR-316 Km 08
Norte Log	Belém-Macapá	Multimodal		Geral	Belém - DI Icoaraci - Estrada do Outeiro
BRA Expresso	Belém-São Paulo	Rodoviária		Geral	Ananindeua-BR-316 Km 07
TransGlobal LTDA	Belém-Rio de Janeiro, Belém-São Paulo, Belém-Goiás e Belém-Minas Gerais.	Rodoviário		Geral	Benevides - Plataforma Logística Alianza Km 21
Portal Logística	15 estados do Brasil	Rodoviário		Geral	Marituba BR-316 Km 16
Transportadora Oliveira	Belém - São Paulo	Rodoviário		Geral	Ananindeua-BR-316 Km 07
Transportadora Lunardi	Estados do Pará, São Paulo, Santa Catarina e Pernambuco.	Rodoviário		Alimentos	Marituba - Estrada do Decouville s/n
EXA Cargas expressas	Belém, Nordeste Paraense, Estados de Minas Gerais e São Paulo	Rodoviário		Geral	Belém - Av. Senador Lemos
Expresso Grão Pará	Estado do Pará	Rodoviário		Geral	Ananindeua-Rua Olinto Meira Bairro Guanabara
SPC Transportes	Estado do Pará	Rodoviário		Geral	Ananindeua-Rua Olinto Meira Bairro Guanabara
Nordal Logística	Belém, Capanema, Marabá, São Luís, Natal e Aracaju	Rodoviário		Granel (Líquido)	Ananindeua - BR-316 Km 09
Grupo Itaquá / Rápido Fortaleza	Belém-Macapá, Belém-Rio de Janeiro e	Rodoviário		Geral	Ananindeua - BR-316 Km 05

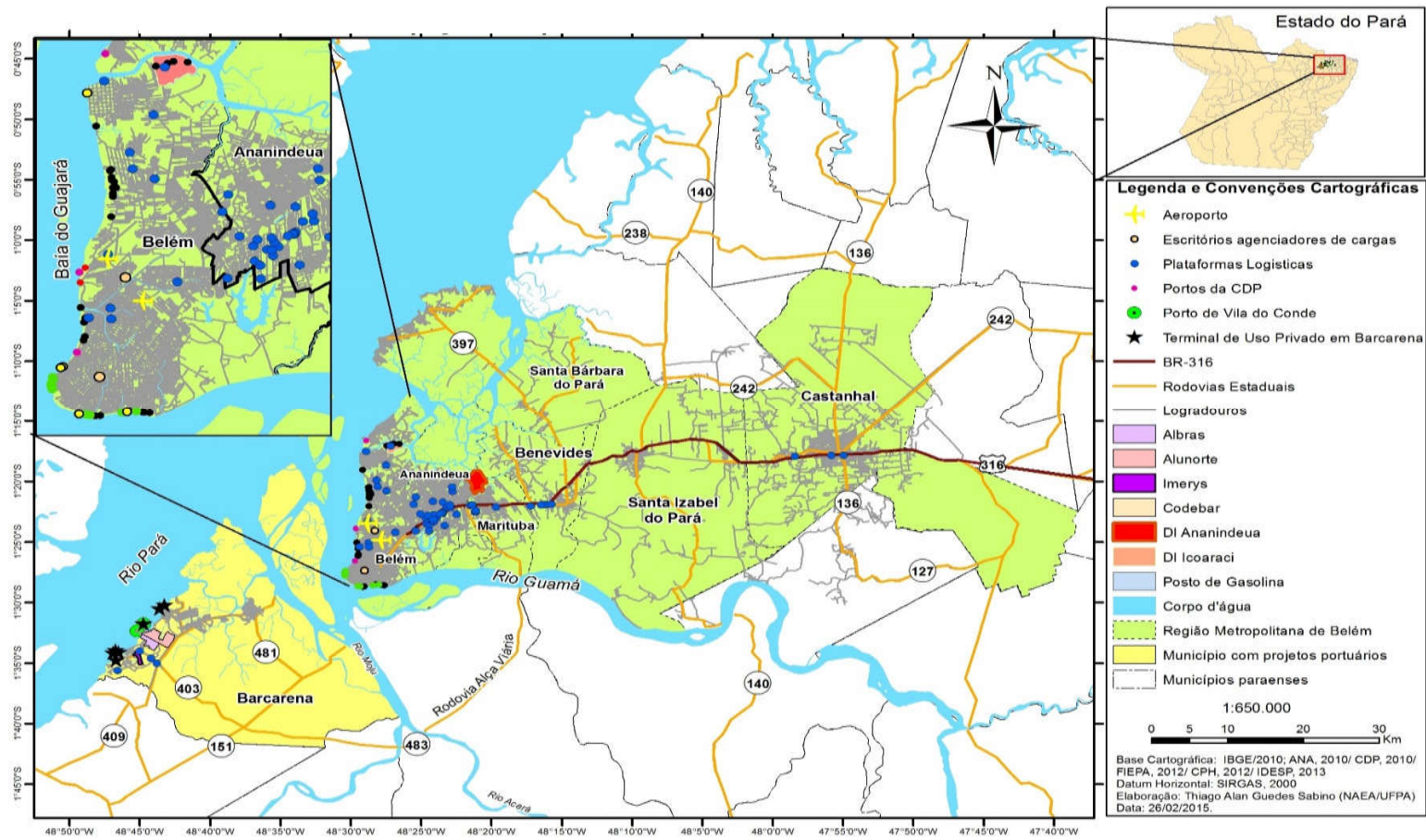
	Belém-São Paulo				
Bússola Logística	Manaus-Belém-São Paulo	Rodoviário		Geral	Marituba - BR-316 Km 12
Solamazon	Belém-Manaus, Belém-Macapá	Rodoviário		Geral	Ananindeua - BR-316 Km 05
Magalhães Logística	Belém, Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas e Amapá	Rodoviário		Geral	Benevides - BR-316 Km 22
Transfigueiredo	Pará, Amapá, São Paulo e Maranhão	Rodoviário		Geral	Castanhal – Rua Hermani Lameira nº84
C5 Logística	Estados do Pará e São Paulo	Rodoviário	95 veículos	Geral	Castanhal – BR-316
Filiais					
M.C Log S.A	Barcarena-Marabá	Fluvial		Geral e Granel (líquido/sólido)	Barcarena - Vila do Conde
Amazon Log	Belém-Macapá	Rodoviária		Geral	Rodovia do Tapanã Km 14
Bertolini	Belém-Manaus, Belém-Santarém e Belém-Macapá	Multimodal	60 balsas	Geral e Granel (líquido/sólido)	Belém - Rod. Arthur Bernardes
Chibatão	Belém-Manaus	Multimodal	58 balsas	Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes
J.F. Oliveira	Belém-Manaus	Multimodal	78 balsas	Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes
Cobitrans LTDA	Belém-Manaus	Fluvial	4 balsas	Geral	Belém - DI Icoaraci Estrada do Outeiro
Gold Brasil Logística	Manaus-Belém-São Paulo	Rodoviário		Geral	Belém – Av. Arthur Bernardes
Transzilli Expresso e Logística	Xaxim (SC), Belém (PA), Manaus (AM), Araguaína (TO), Brasília (DF), Aparecida de Goiás (GO) e Campinas (SP)	Rodoviário		Geral (Alimentos)	Marituba – Rua do Uriboca
Transportador a Granero	Todo o Brasil	Rodoviário		Geral	Ananindeua - BR-316

					Km 08
Atlas Brasil Transporte	Todo o Brasil	Rodoviário		Geral	Ananindeua – Av. Ricardo Borges Bairro Guanabara
Raça Transportes	16 estados do Brasil	Rodoviário		Geral	Ananindeua - Av. Ricardo Borges Bairro Guanabara
Transporte Bento Belém	17 estados do Brasil	Rodoviário		Geral	Belém - Estrada do Outeiro
Super Sonic Logística	São Paulo-Belém- Manaus	Rodoviário	438 carretas	Geral	Belém - Rod. Arthur Bernardes Km 14
Transcol	Manaus-Belém- Goiás-São Paulo	Rodoviário		Geral	Belém - Av. Arthur Bernardes
Pacífico Log	12 filiais na Região Norte	Rodoviário	275 carretas	Geral	Ananindeua - Rod. Mário Covas nº 160
Jade Transportes	Campinas (SP), Belém, Manaus, Salvador e Joazeiro (SC)	Rodoviário		Geral	Belém – Av. Arthur Bernardes
Costeira	São Paulo, Pará, Amazonas, Bahia, Pernambuco.	Rodoviário		Geral	Belém - Av. Arthur Bernardes nº 890

Fonte: Sindicato das empresas de Logística e Transportes de Cargas do Estado do Pará (Sindicarpa); Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação do Estado do Pará (SINDARPA) e levantamento em Campo, 2015.

Elaboração: Thiago Alan Guedes Sabino.

Mapa 4 - Espaço metropolitano de Belém: especialização dos complexos industriais e das plataformas logísticas.



Fonte: elaborado pelo autor.

O mapa 4, apresenta a espacialização das empresas do setor logístico no espaço metropolitano. Através dele podemos verificar que a grande maioria das plataformas logísticas está concentrada ao longo do eixo da rodovia BR-316, nos municípios de Ananindeua e Benevides. Essas geralmente atendem aos fluxos da metrópole ou prestam serviços para as empresas de navegação interior na Amazônia, geralmente localizadas na orla. Já os portos e terminais portuários recentemente sofreram uma reestruturação produtiva, tendo suas atividades deslocadas para o Município de Barcarena, o que abriu caminho para a retomada do discurso de recuperação da área do Porto de Belém para atividades turísticas.

É importante destacar que em algumas sub-regiões da Amazônia ainda prevalece o transporte de cargas e pessoas (tabela 3) de forma tradicional, por meio dos barcos e navios de ferro, que saem de vários portos e trapiches, ao longo da orla central e sul da cidade de Belém. Elas atendem a vários municípios do Pará, sobretudo aqueles que ainda se configuram como ribeirinhos. Muitas também atendem a outros estados, possuindo grande importância nas relações destes com a metrópole belenense, como o exemplo de Macapá, que depende em grande parte de Belém para estabelecer relações comerciais com outros espaços fora da região (AMARAL, 2010).

Fotografia 5 - Empresa de logística na orla de Belém.



Comentário: pátio de cargas da empresa que movimentava cargas no trecho Belém-Manaus e Belém-Macapá, operando através do sistema *ro-ro-caboclo*.

Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (25/02/2016).

Tabela 3 - Belém: fluxos hidroviários com municípios do Pará, Amapá e Amazonas.

Linha / Trecho	Distância Percorrida (km)	Passageiros - ano	Cargas (em toneladas) - ano
BELÉM – AFUÁ	338	2.280	808
BELÉM – ALMEIRIM	525	7.548	18.336
BELÉM – ANAJÁS	421	4.764	83.840
BELÉM – BAGRE	190	7.116	2.752
BELÉM – BAIÃO	228	1.128	3.104
BELÉM – BARCARENA (VIA ARAPARI)	19	355.452	Sem informação
BELÉM – BARCARENA (VIA CAFEZAL)	22	56.448	Sem informação
BELÉM – BREVES	205	154.644	324.156
BELÉM – CACHOEIRA DO ARARI	50	53.280	56.128
BELÉM – CAMARÁ	85	446.052	Sem informação
BELÉM – CAMETÁ	180	28.572	16.640
BELÉM – CHAVES	382	4.776	1.346
BELÉM – CURRALINHO	170	55.728	7.040
BELÉM – GURUPÁ	341	7.224	Sem informação
BELÉM – LARANJAL DO JARI	514	8.076	4.488
BELÉM – LIMOEIRO DO AJURU	130	48.696	34.560
BELÉM – JURUTI	980	1.656	Sem informação
BELÉM – MANAUS	1646	9.480	110.544

BELÉM – MELGAÇO	255	7.308	Sem informação
BELÉM – MONTE DOURADO	602	10.560	14.640
BELÉM – MUANÁ	98	73.284	62.336
BELÉM – OEIRAS DO PARÁ	185	37.068	42.688
BELÉM – PONTA DE PEDRAS	62	161.388	67.104
BELÉM – PORTEL	285	78.540	374.528
BELÉM – PORTO DE MOZ	600	7.980	10.176
BELÉM – SANTA CRUZ DO ARARI	180	3.372	1.952
BELÉM – SANTANA (AP)	514	131.136	244.508
BELÉM - SANTARÉM	830	14.448	95.808
BELÉM – S. SEB BOA VISTA	135	102.504	87.936
BELÉM – VITÓRIA DO XINGU	640	1.632	58.560

Fonte: Brasil (2013). Organização: Thiago Alan Guedes Sabino.

Através da tabela 3, é possível verificar o fluxo de pessoas e cargas por ano com a metrópole. Alguns deles são reveladores quanto ao volume, destacando o fluxo para Santana, no Amapá. Outros já possuem uma relação de caráter mais metropolitana, como para Barcarena e Camará.

Para além do volume dos fluxos materiais de pessoas e de mercadorias, a circulação também alcança outras dimensões, por meio do ir e vir nos rios da Amazônia ou nos portos e trapiches (fotografia 6), levam-se e se deixam informações e se estabelecem contatos, ampliando-se as redes de amizades e solidariedades típicas do modo de vida ribeirinho (SILVA, 2006).

Fotografia 6 - Orla sul de Belém, na margem do Rio Guamá.



Comentário: trapiche típico da orla de Belém, que permite o estabelecimento das relações dos municípios ribeirinhos com a metrópole. A maioria dos portos e trapiches utiliza como estratégia a cobrança de diárias para que os barcos e navios possam realizar operações de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Geralmente, no horário da manhã é realizado o embarque das mercadorias, e durante o final da tarde e início da noite os barcos saem para os seus destinos. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (26/06/2015).

Por outro lado, os fluxos aéreos e rodoviários estabelecidos pela metrópole nos permite fazer uma leitura de sua centralidade em face de sua região. No primeiro caso, a cidade dispõe de dois aeroportos, um classificado como internacional, o de Val-de-cães, e outro regional, denominado de Júlio César. O fluxo aéreo de passageiros (tabela 4) é o mais significativo, sendo o maior de toda a Amazônia. Recentemente, através de uma estratégia de projetar a cidade novamente ao exterior, foram inauguradas várias rotas internacionais, saindo diretamente de Belém.

Tabela 4 - Belém: movimentação nos aeródromos operados pela INFRAERO em 2015.

Aeródromo	Aeronaves (unid.)	Passageiros (unid.)	Carga aérea (kg)	Mala postal (kg)
	Total	Total	Total	Total
SBBE - Aeroporto Internacional de Belém	51.639	3.714.761	17.996.741	4.569.186
SBJC - Aeroporto Júlio César	9.788	17.575	41.095	20
PARÁ (Todos os aeródromos)	113.006	4.038.903	33.780.745	5.367.361
Superintendência Regional do Norte – (Todos os aeródromos)	162.152	13.378.894	46.197.555	9.647.560

Fonte: INFRAERO (2016). Organização: Thiago Alan Guedes Sabino.

Os fluxos rodoviários de passageiros também são representativos e atendem, na sua maioria, aos municípios das regiões que dispõem de uma rede de circulação rodoviária melhor estruturada, como o Nordeste Paraense e o Sudeste do Pará, possibilitando que algumas pessoas acessem a metrópole em busca dos serviços especializados por ela oferecidos. Os dados sobre a Região de Influência das Cidades (REGIC) do IBGE (2008) nos possibilitou elaborar o mapa 5, onde as centralidades são identificadas por meio de sete variáveis, como os aeródromos utilizados, origem e destino de linhas de transporte, origem das informações (jornais editados), local de compra e deslocamento para saúde, educação e lazer. Através dos cruzamentos dessas variáveis se chega ao índice de centralidade dentro de uma rede urbana.

Além das variáveis da REGIC, verificamos os dados de deslocamento pendular do Censo (2010), que revelam um intenso fluxo entre os que moram em um município e se deslocam em função de trabalho e estudo. Os dados revelam que é para Belém que os fluxos convergem, sobretudo em direção ao seu núcleo metropolitano (tabela 5).

Esses fluxos são relevantes, pois impactam na mobilidade do espaço metropolitano, visto que parte deles é realizado por veículos automotores particulares, como carros e motos.

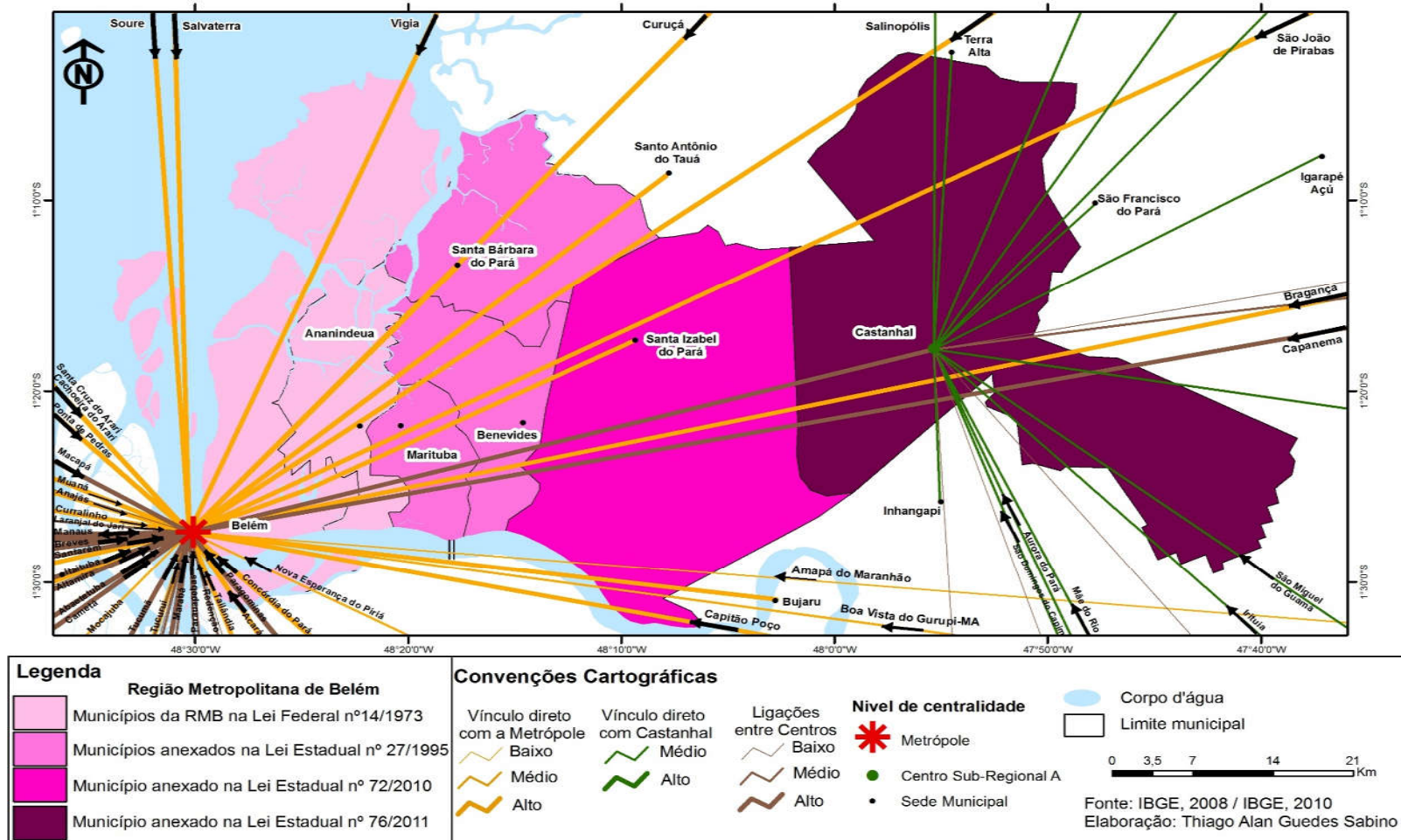
Tabela 5 - RMB: tipos de fluxos pendulares por municípios – 2010.

Municípios	Total de pessoas que se deslocam a trabalho/estudo	Total de pessoas que moram no município e se deslocam a trabalho/estudo (fluxos de saída do município)			Categoria não ¹³ aplicável	Total de pessoas que moram na RMB e se deslocam para o município em busca de trabalho/estudo (fluxos de entrada no município)
		Fluxos de saída para outros municípios da RMB	Fluxos de saída para outros municípios do Pará	Fluxos de saída para outros Estados do Brasil		
Ananindeua	161.091	69.737	3.060	872	87.422	12.291
Belém	447.886	11.229	9.179	2.421	425.057	83.610
Benevides	15.082	5.497	346	42	9.197	2.192
Castanhal	52.051	1.674	2.019	229	48.129	1.964
Marituba	31.755	14.629	461	76	16.589	4.512
Santa Bárbara do Pará	4.378	1.127	145	5	3.101	219
Santa Izabel do Pará	16.269	2.416	584	38	13.231	1.521
RMB	728.512	154.909	15.794	3.683	602.726	106.309

Fonte: IBGE (2010). Organização: Idesp-PA.

¹³ A categoria não aplicável se refere à população que, no momento da pesquisa do censo demográfico de 2010, estava classificado em uma das seguintes situações, quando a pessoa trabalhava: a) no próprio domicílio; b) no município onde residia, mas não no próprio domicílio; c) em locais muito próximos ao de sua residência, exigindo deslocamentos mínimos; d) em mais de um município ou país (IBGE, 2010).

Mapa 5 – Belém: fluxos estabelecidos com municípios de sua região de influência.



No próximo tópico veremos como os discursos sobre a logística, presentes nos jornais, planos e na oratória de agentes que contribuem para a produção do espaço metropolitano, nos seus vários sentidos apresentados, antecipam a produção de um espaço urbano metropolitano mais disperso; ganhando destaque a lógica da modernização do território com o aparelhamento de fixos e grandes objetos que buscam melhorar a acessibilidade dessa formação embrionária de uma cidade-região na Amazônia.

4.2 Uma análise do discurso da logística presente nos jornais, planos e entrevistas de governantes e empresários

O discurso é, sem dúvida, uma ferramenta que nos permite identificar as intencionalidades, as vontades e as projeções pretendidas sobre determinado ser ou objeto, ficando implícita, muitas vezes, a ideologia que está por trás das verdadeiras intenções que se expressam por meio de uma narrativa. A utilização do discurso neste trabalho foi escolhida para tentar desvendar os significados das retóricas, e, por meio de uma interpretação delas, entender qual a lógica que está sendo concebida no ordenamento territorial de Belém.

Para isso, optamos por trabalhar com a análise o discurso apresentado sob três formas, que são: a) o veiculado por meio dos dois jornais de maior circulação da cidade de Belém (Diário do Pará e O Liberal); b) o enunciado nos planos de desenvolvimento urbano; c) e aquele expresso nas entrevistas que realizamos com funcionários públicos e empresários.

Fizemos um recorte temático dos assuntos pertinentes à logística, à mobilidade urbana e às obras de infraestrutura dentro do espaço metropolitano, no período correspondente a duas gestões governamentais, que foram a da ex-Governadora Ana Júlia Carepa (2007-2010), do Partido dos Trabalhadores (PT), e a do atual governador Simão Jatene, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), referente à sua gestão de 2011 a 2014, com rebatimentos para os acontecimentos que extrapolaram esse período delimitado.

Nesse sentido, procuraremos primeiramente conceituar o termo e a técnica por nós utilizada, para depois apresentar o enunciado e o sentido de alguns discursos

previamente selecionados para a interpretação da realidade socioespacial a qual pretendemos compreender.

Primeiramente, faz-se necessário precisar o sentido científico do termo análise do discurso, diferenciando-o daquele que normalmente se utiliza no senso comum, notadamente por políticos. Na análise científica, o discurso vai além de um texto propriamente dito e tem por objetivo encontrar o ponto em que a inscrição ideológica revele seus significados, transpondo os limites da literatura e atingindo as estruturas das relações sociais histórico-geográficas, inseridas em um determinado contexto socioespacial (SILVA, 2008). Para a autora:

discurso, como uma palavra corrente no cotidiano da língua portuguesa, é constantemente utilizada para efetuar referência a pronunciamentos políticos, a um texto construído a partir de recursos estilísticos mais rebuscados, a um pronunciamento marcado por eloquência, a uma frase proferida de forma primorosa, a retórica, e muitas situações de uso da linguagem em diferentes contextos sociais (SILVA, 2008, p.98).

Assim, o discurso, no campo teórico-metodológico, nomeia um fenômeno, manifestado materialmente por meio da língua. Quando se profere um discurso, deixa-se implícito nele a ideologia do sujeito que o enuncia; veicula-se o saber e o poder constitutivo, que, na forma do que é dito, não irá comprometer a verdade de quem enuncia; estabelecem-se as imagens que se tem de um determinado lugar ou de um sujeito; marca-se um movimento em curso, nunca acabado, porque o que se diz é uma construção em percurso de uma ideia que se quer convencer como a verdade (FERNANDES, 2005).

A análise do discurso, como técnica, difere da análise textual, embora tenha uma relação estreita com esta. O discurso ultrapassa o sentido do texto, na medida em que as suas estruturações, transpõem os enunciados históricos, e se torna resultado de uma construção, mesmo que não se deixe transparecer (ORLANDI, 2002). Para Orlandi (2002), só é possível entender o discurso enunciado percebendo que o mesmo é dito em um contexto histórico-geográfico, que revela os seus sentidos de existir. Nas palavras do autor:

O discurso é marcado pela contradição, pela fragmentação e pela heterogeneidade, que totaliza uma dispersão de textos (superfícies linguísticas), mas cuja inscrição histórica define a regularidade

enunciativa, uma vez que é na relação do discurso com as condições históricas que o sentido se revela (ORLANDI, 2002, p.15).

No discurso, os sentidos das palavras não são fixos, mas sim criados de acordo com as posições ocupadas pelos sujeitos-enunciadores (FERNANDES, 2005). Além disso, e no nosso caso, é uma ferramenta importante de investigação da produção do espaço urbano, na medida em que seu uso consiste em identificar as ideias centrais, através das expressões-chave, presentes nos planos, projetos e falas dos agentes modificadores do espaço, no intuito de obter a fala social do sujeito, possibilitando ao pesquisador o acesso às reais intencionalidades dos movimentos no contexto do ordenamento urbano (SOUZA JUNIOR, 2009).

A linguagem é de extrema importância de um ponto de vista discursivo. Ela não pode representar apenas algo já dado como verdade, mas é parte de uma construção social que rompe com a ilusão de naturalidade entre os limites da própria linguística com os da extralinguística, não se dissociando da interação social (ROCHA; DEUSDARÁ, 2005).

Fernandes (2007) ressalta que a análise do discurso se ampara em três pilares que são: a ideologia, a história e a linguagem. Para o autor, a primeira marca o posicionamento do sujeito, mesmo não tendo sua origem nele, mas se constitui nele em função das suas práticas sociais, nas materialidades, ações etc. A história, por sua vez, representa o contexto em que o sujeito-enunciador está inserido. A linguagem é expressa na materialidade da fala ou do texto, utilizando-se dos arranjos semânticos, caracteriza-se por ser um veículo de transmissão de uma mensagem subjacente, onde os elementos ideológicos e históricos se fazem presentes, induzindo a interpretação do sentido da enunciação que se quer revelar.

Dessa forma, o ato da discursividade possui uma profundidade histórica, na qual a análise de discursos busca ir ao encontro das verdades produzidas e pronunciadas. Os discursos são, assim, construídos historicamente e atravessam as relações de poder e redes de memória, acionadas na produção discursiva (FERNANDES, 2007).

Cada discurso segue certa regularidade e obedece àquilo que cada época e grupo social consideram como verdade (DÍAZ, 2012). Entretanto, essa função de controle sobre o discurso, não aparece de forma clara nele, mas é possível identificá-la por meio dos comportamentos que o codificam e o prescrevem (IÑIGUEZ, 2005).

O emprego da técnica pressupõe, primeiramente, como se analisar um enunciado. Segundo Iñiguez (2005), é fundamental definir alguns pontos antes de fazer a análise do discurso, como: o que estamos tentando compreender? Quais fenômenos sociais queremos elucidar? Quais relações sociais queremos explicar? Só a partir de então é possível proceder efetivamente à análise.

O analista deve estabelecer uma relação ativa com os seus leitores e tentar deixar o mais claro como realizou a interpretação do enunciado e as técnicas utilizadas, reportando a uma reunião de fatos, que são sentidos em processos na produção do discurso. Posteriormente serão, então, selecionados e apresentados na forma de fragmentos discursivos, que são importantes para reconstituir as regularidades do dito ou até mesmo do não dito, em relação a um objeto ou fenômeno (SILVA, 2009).

Segundo o autor supracitado alguns elementos importantes na análise do discurso podem ser elencados

a) O *corpus*, que corresponde ao material analisado e que precisa ser organizado, colocado em um formato manipulável, e, se estiver em fontes audiovisuais, deve ser transcrito com o máximo de detalhe, preservando outros elementos, como as pausas, as entonações da voz, as interrupções etc;

b) Os *atos da fala*, em que as expressões são produtoras de efeitos e são capazes de precederem ações que o discurso possui;

c) O uso da *pragmática*, que utiliza uma análise detalhada dos significados, exatamente, como são assinalados na informação em um determinado contexto;

d) a *retórica*, que valoriza a estrutura argumentativa e formal de um texto ou fala, dando-lhes a credibilidade e legitimidade que o texto transmite;

e) A *polaridade e desconstrução*, que sugerem a busca dos jogos de oposições das falas, que podem ser normalmente confrontadas com a realidade posta em evidência.

Além destes, o analista do discurso precisa estar atento para a definição da seleção do material a ser averiguado, o qual deve exemplificar os discursos que se relacionam com o problema previamente definido. O ideal, neste caso, é que depois da seleção dos dados, o analista faça uma espécie de organização dos mesmos em uma catalogação de fotocópias ou arquivos digitais, permitindo assim uma fácil manipulação. Posteriormente, uma leitura superficial inicial é imprescindível e, posteriormente, faz-se necessário uma longa e exaustiva análise do texto e seu

respectivo tratamento; extraindo-se fragmentos do mesmo que expressem as ideias centrais e sentidos da fala; e, por fim, tem-se a interpretação e a codificação dos discursos, onde o analista pode apresentar, se achar preferível, quadros que contenham as categorias do enunciado e seu respectivo significado (SANTOS, 2013).

No que se refere à legitimidade do enunciado, irá depender da maior ou menor adequação que se estabeleça entre sua identidade e status social e a função da linguagem que ele pretenda desempenhar, sendo que o analista de discurso se preocupa menos com generalizações e mais com a abrangência e o aprofundamento da compreensão de uma dada realidade expressa por um sujeito situado em determinado grupo social, instituição ou organização (IÑIGUEZ, 2005).

É necessário salientar, conforme destaca Foucault (1996), que em toda a sociedade a produção dos discursos, ao mesmo tempo em que é controlada, também se faz por meio de seleções do que se pode dizer e distribuir, reforçando assim seus saberes e poderes, de forma que não seja ameaçada sua hegemonia. Assim, todo o discurso encontra o seu próprio limite naquilo que é possível ser dito e no que é possível dizer.

Ainda segundo o mesmo autor, o discurso obedece a regras que possibilitam o seu surgimento. Essas regras são definidas pelos “arquivos”, que nada mais são que vários discursos proferidos em uma época anterior, e que ainda permanecem existindo na história. Assim, argumenta que não é em qualquer instante que eles podem ser falados, mas é preciso que se tenham as condições necessárias para a sua existência e a sua circulação (FOUCAULT, 1996).

Os discursos não surgem do acaso, eles são criados de acordo com as ideologias de grupos dominadores, e se afirmam e reafirmam seguindo uma lógica de regularidade, cujo controle está em quem os enuncia. Assim, os discursos existem por um determinado feixe de relações de poder e desejos, usando a legalidade que as instituições sociais e as normas tácitas possibilitam ao ato de discursar, impondo-lhes os limites onde podem ser enunciados (FOUCAULT, 1996).

Os jornais são importantes documentos de domínio público para revelar os acontecimentos histórico-geográficos (SILVEIRA; MARÔPO, 2014). Entretanto, as mídias, na atualidade, aparecem como grandes dispositivos de poder, que são capazes de gerar e/ou difundir a informação; esta também entendida como uma forma de saber, que tem o objetivo de fazer circular as ideias, através dos jogos do poder nos quais está inserida (FOUCAULT, 1996).

Apesar de sua utilidade pública no que tange à informação da sociedade, é importante que se destaque também que as notícias são fragmentos da realidade que interessam ao jornal publicar. Além de selecionar os temas, que julgam que terão repercussão e provocarão valores às suas notícias, as edições dos jornais ainda escolhem determinados aspectos dos fatos noticiáveis para compor a construção da matéria jornalística, separando-os em um determinado espaço no editorial (MOREIRA, 2006).

No tópico adiante, veremos os discursos da logística presentes nas matérias jornalísticas dos dois jornais de maior circulação de Belém.

4.3 O discurso em jornais impressos na Grande Belém

Os jornais são importantes fontes de informações na atualidade, com grande credibilidade e aceitação na sociedade contemporânea (GOMIS, 1991). Para o autor em referência, a grande maioria dos leitores/receptores utiliza esse meio de informação porque já traz uma notícia tratada, ou melhor, manipulada, com um alto grau de legitimidade, visão livre e geral, do que acontece na realidade de quem está interessado saber a respeito do fato (GOMIS, 1991).

Porém, os jornais são empresas que possuem metas, objetivos e, portanto, visam ao lucro. Assim sendo, as empresas de comunicação, das quais fazem parte os editoriais jornalísticos, possuem interesses econômicos que vão desde a disponibilização de espaços na edição para as propagandas veiculadas, mediante pagamento, como também, a narração de fatos com vista a prejuízos de um concorrente ou grupo político opositor (MOREIRA, 2006).

No caso específico do Brasil, não é surpresa verificar o envolvimento político que essas mídias jornalísticas influenciam no contexto político do País, o que pode ser analisado no decorrer da história. Para o caso do Estado do Pará, os dois jornais que nos propusemos a analisar também costumam se envolver com grupos políticos locais que se alternam no poder e, com isso, também mudam constantemente o tom e sentido das reportagens (MOREIRA, 2006).

De um lado, temos o Jornal O Liberal, fundado em 1946 por Moura Carvalho, para ser um meio de propaganda dos membros do Partido Social Democrático (PSD), ligado ao Governador Magalhães Barata. De outro lado, mais recente, temos o jornal Diário do Pará, com origem em 1982, criado para ser a base eleitoral do então candidato

do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) ao Governo do Estado, Jader Barbalho (CASTRO; SEIXAS, 2013).

Esses fatos históricos que remetem à origem dos dois jornais são muito importantes para percebermos que ambos não são imparciais, apesar de sempre afirmarem a legitimidade daquilo que veiculam. Quanto à informação noticiada neles, não temos dúvida sobre as técnicas investigativas que possuem, e, por isso, devem ser olhadas com atenção, pois sempre trazem algo “novo”, e que, algumas vezes, é de certo ponto, até sigiloso, sobre uma determinada situação, num tom de denúncia. Entretanto, como bem ressalta Marcondes Filho (2009), os jornais nunca deixam de representar o pensamento e o interesse, seja lá qual for, de determinados grupos sociais, econômicos e políticos. Em uma notícia não está somente o sentido da informação, mas outros, que, mesmo ocultos, fazem-se presentes. Nas palavras do autor:

Criar jornais é encontrar uma forma de elevar a uma alta potência o interesse que têm indivíduos e grupos em afirmar publicamente suas opiniões e informações. É uma maneira de se dar eco às posições pessoais, de classe ou de nações, através de um complexo industrial-tecnológico que, além de preservar uma suposta impessoalidade, afirma-se, pelo seu poder e soberania, como "a verdade" (MARCONDES FILHO, 2009, p.75).

Chizzotti (2008) destaca o poder de manipulação da informação para que a realidade enunciada seja aceita sem contestações, com o intuito de manter as condições de dominação. Segundo o autor:

Há, para eles complexas que o poder manipula para dominar e formatar as consciências e garantir a hegemonia, ou seja, conseguir o consenso passivo de ampla maioria, e garantir a dominação por meio das instituições sociais e culturais, em especial, os meios de comunicação de massa [...] é o poder do discurso presente nos sistema de significação dos meios de comunicação [...] com poder de forjar uma realidade tal como deve ser admitida e aceita, cujo final é manter as condições dominantes (CHIZZOTTI, 2008, p.127).

Os jornais em destaque possuem tiragem diária em forma de tabloide, geralmente com três cadernos e esse número aumenta consideravelmente aos domingos. Cada jornal possui também uma "coluna", onde geralmente se assume um caráter informativo-denunciativo e que, muitas vezes, antecede ou prorroga a reportagem de uma determinada edição, funcionando como uma espécie de termômetro da matéria, ou,

também, pode ser usada para rebater denúncias feitas pelo seu concorrente em edições anteriores (CASTRO; SEIXAS, 2013).

Um jornalista importante por revelar os fatos deste universo jornalístico no Pará é Lúcio Flávio Pinto, que já trabalhou no Jornal O Liberal na administração de Rômulo Maiorana. Segundo Pinto (2008), o fato do Jornal O Liberal ter tido sua liderança de venda superada, a partir do ano de 2005, pelo Diário do Pará, rompendo três décadas de supremacia, e ainda ter sido alvo de uma investigação do Instituto Verificador de Circulação (IVC), que identificou a falta de veracidade nos números de tiragens apresentados pelo jornal dos Maiorana, acirrou essa “guerra de notícias” entre ambos os jornais. O autor prossegue:

O IVC constatou, em duas auditagens realizadas em 2005, que a informação jurada fornecida pelo editor de *O Liberal* aumentava artificialmente a tiragem do jornal, de 100% até 140% em relação aos valores reais. [...] Quando *O Liberal* saiu pelas portas dos fundos, no Norte apenas dois jornais se submetiam a esse tipo verificação de circulação. Hoje, são seis jornais diários, incluindo o dos Barbalhos. Algum tempo atrás, ninguém podia sequer pensar neste fato: *O Liberal* não ser mais o líder dos jornais [...]. Ninguém mais põe em dúvida que o *Diário do Pará*, do deputado federal Jader Barbalho, deslocou *O Liberal*, dos Maiorana, de uma liderança na qual a publicação se manteve durante três décadas, em vários momentos superando os 90% de índice de leitura. Nem mesmo *O Liberal* questiona essa nova e surpreendente situação. Ao contrário: a empresa vem recuando de posição, exposta a ficar num lugar cada vez mais distanciado do concorrente, algo inimaginável pouco tempo atrás (PINTO, 2008, p.1).

Diante da apresentação de alguns elementos que cercam o cotidiano dos jornais da Grande Belém, é que procuramos nos atentar também para esses bastidores da política, das publicações e das propagandas¹⁴ dos governos nos jornais, o que irá refletir no tom das notícias veiculado nos editoriais.

Ainda segundo Castro e Seixas (2013), os jornais têm preferência por algumas notícias que são avaliadas como de maior “interesse” dos seus leitores/receptadores, que são temas relacionados à violência urbana, saneamento e trânsito (incluem-se aqui as obras de infraestrutura viária).

Adotamos como estratégia de análise não desfragmentar o recorte temporal de cada gestão, pois se constatou que não houve tanta diferença em relação às ideias trazidas, mas sim em novos fatos do momento. Preferimos separar a análise em relação

¹⁴ Segundo Castro e Seixas (2013), este é um setor de grande arrecadação dos editoriais dos jornais, financiados pelas gestões governamentais e empresas.

ao sentido que o discurso ganha. De um lado, temos o discurso que passa a ideia do atraso, e, concomitantemente, outro que supõe o discurso do devir, do que virá a ser (ao menos na concepção das ideias) esse espaço metropolitano em questão. Para compreendê-los, voltaremos aos anos que antecedem 2007, de forma a entender o que se passava na cidade pelas enunciações dos jornais.

4.3.1 O discurso que projeta o atraso no espaço metropolitano

As notícias que antecederiam o período de análise de 2007-2010 mostravam uma cidade com sérios problemas de mobilidade urbana, com problemas de acessibilidade, com negação do direito à cidade a seus cidadãos, com problemas na gestão dos serviços públicos, entre outros temas, e poucos projetos ou obras noticiadas que sugerissem um tom de alento para futuro na solução dos mesmos.

No ano de 2006, os jornais já apresentavam um sentido de descontentamento da população na resolução dos problemas viários de Belém. Naquele período, estavam em pauta alguns conjuntos de obras prometidos pelo Governo do Estado, denominados de Via Metrópole, e a finalização da obra do sistema viário do Entroncamento, pela Prefeitura Municipal de Belém. O Jornal Diário do Pará, no ano de 2006, não possuía nenhum aliado nos governos, e, por isso, teve uma postura mais “denunciativa”, colocando em evidência assuntos que, na época, a cidade enfrentava, com uma grande ânsia em vê-los resolvidos.

Na matéria do dia 16 de abril de 2006, o jornal trouxe no seu caderno Cidade, a seguinte notícia: “O preço de uma briga longe do fim”. Seguia um subtítulo que explicava um pouco a situação, mostrando que o complexo viário do Entroncamento sofria um impasse entre os governos Estadual e Federal, provocando várias vezes a paralisação da mesma. Para substanciar o dito, o jornal se utilizava do apelo fotográfico¹⁵ para reforçar a representação do abandono da obra, que é o que se pretendia revelar. Nessa reportagem, o referido jornal apresentou elementos judiciais para justificar o atraso e a paralisação da obra, dando-lhes um sentido de prejuízo à

¹⁵ A fotografia é uma informação, uma imagem de um sujeito sobre um determinado objeto. Ela expressa aquilo que se deseja mostrar pela habilidade da percepção do fotógrafo em uma determinada cena. Assim, ela não é uma representação total de um determinado acontecimento, mas pode produzir um fragmento desses, por meio dos objetos parciais que são oferecidos nela. Os objetos parciais são simplesmente o recorte de um determinado acontecimento que o fotógrafo captura em um determinado instante (ORLANDI, 2002).

cidade e à sua população; prejuízos que poderiam ser resolvidos se a mesma não fosse olhada como uma questão de paternidade, como expresso no texto:

As disputas entre os governos federal e estadual em torno do complexo viário do Entroncamento ainda estão longe de acabar. [...] É uma disputa de paternidade que sai cara ao bolso do contribuinte. Devido às constantes paralisações, as obras se arrastam desde 2001. E apenas entre 2003 e 2006, os custos quase dobraram. [...] Mas o acréscimo de preço não é o único problema: as obras em si ocasionam inúmeros transtornos a uma cidade, como Belém, no qual o trânsito já é enormemente caótico. [...] Problemas que poderiam ser evitados se os lados em conflito colocassem os interesses da população acima de eventuais divergências político-partidárias (DIÁRIO DO PARÁ, 16 de abril de 2006, p.7).

A reportagem deu o tom do sentido em questão. Bem mais que a burocracia dos órgãos estaduais em liberar um parecer sobre a drenagem da via que estava se direcionando para os mananciais de abastecimento de água de Belém, revelava ser apenas um pretexto entre os desentendimentos da gestão estadual, de Simão Jatene, do PSDB, com a gestão federal, do presidente Luís Inácio Lula da Silva, do PT, conforme é possível verificar na figura 7.

Figura 7 – Reportagem “O preço de uma briga longe do fim”, do Diário do Pará.



Essencial para melhorar o tráfego na entrada da capital, o Complexo Viário, por enquanto, vem se somar aos problemas do trânsito

ENTRONCAMENTO Disputa entre os governos federal e estadual faz com que a importante obra sofra constantes paralisações

O preço de uma briga longe do fim

As disputas entre os governos federal e estadual em torno do Complexo Viário do Entroncamento ainda estão longe de acabar. Apesar da inauguração da obra estar prevista para a primeira quinzena de junho, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) ainda não apresentou à Secretaria Executiva de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (Sectam) o novo projeto de drenagem da área, o último pivô dos desentendimentos entre as duas esferas de Poder. É uma disputa de paternidade que sai cara ao bolso do contribuinte. Devido às constantes paralisações, as obras se arrastam desde 2001. E apenas entre 2003 e 2006, os custos quase dobraram, saltando de R\$ 18,945 milhões

para mais de R\$ 34 milhões, por força de sucessivos aditamentos.

Mas o acréscimo de preço não é o único problema: as obras em si ocasionam inúmeros transtornos a uma cidade, como Belém, na qual o trânsito já é, normalmente, caótico. Na área circundante, por dia, 68 mil veículos. E ali se encontram os principais eixos de entrada e saída da capital: BR-316 e avenidas Almirante Barroso, Pedro Álvares Cabral e Augusto Montenegro. Por isso, o prolongamento das obras também traz prejuízos indiretos à boa parte da população, na forma da perda de tempo, estresse e maior consumo de gasolina pelos veículos automotores. Problemas que poderiam ser evitados se os lados em conflito colocassem os interesses da

população acima de eventuais divergências político-partidárias.

A construção do Complexo do Entroncamento foi iniciada em novembro de 2001 e de lá para cá já sofreu três paralisações. A mais recente atingiu os serviços de drenagem, em fevereiro deste ano. Apesar de a obra possuir licença da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (Sema), a Sectam, que pertence à esfera estadual, embargou os serviços, alegando que o projeto de drenagem existente, no desapeirar as águas pluviais no parque do Utinga, poderia contaminar os mananciais que abastecem Belém. Com isso, o Dnit regional, apesar de prosseguir com o restante das obras, encaminhou o projeto a Brasília, para eventuais modificações.

Fonte: Jornal Diário do Pará, 12 de abril de 2007, p.7.

Já no ano de 2007, o quadro político se alterou no Pará e o discurso pós-eleição era de que o Estado passaria a possuir mais vantagens com o fato de ter um governo alinhado com a gestão federal, ambos governados pelo mesmo Partido dos Trabalhadores, sendo este o principal trunfo da campanha de Ana Júlia Carepa. A nova governadora assumiria com a tarefa de viabilizar a pasta de investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹⁶, do Governo Federal, no Pará. A estratégia era, então, fazer uma gestão desconcentrada e espalhar os recursos destinados para os vários eixos de investimento no território paraense. O PAC teve um aporte de volume financeiro muito grande, destacando-se as obras de infraestrutura logística e de eficiência energética. Entretanto, o espaço metropolitano não se destacou em relação ao percentual do investimento total no Estado, e isto, diante de um cenário de vários anos sem anúncio de um grande aporte de investimento nesse espaço, foi expressivo (LEITÃO, 2009).

Nesse sentido, a gestão do PT (2007-2010) apresentou no seu plano de governo inúmeras obras e programas voltados para o nível regional. Entre elas, a inauguração da rampa *roll on roll off* e ampliação de píer do Porto de Vila do Conde, em Barcarena, que teve um significado para a dinamização de todo o Estado, especialmente para o espaço metropolitano. Por meio desse porto se pretendia realizar transbordos de cargas para outros terminais de uso privado localizados em Belém, ao longo da Rodovia Arthur Bernardes e nos Distritos de Icoaraci e Ananindeua, conforme mostra a reportagem na figura 8.

O sentido dessa reportagem é o de racionalização e de maximização de tempo e economia de custo em um cenário de globalização e de um apelo à modernização do espaço, que ficou evidente quando o jornal destaca:

a rampa será uma das maiores obras do gênero em todo o continente sul-americano e terá capacidade para receber duas barcaças simultaneamente. A rampa vai trazer múltiplas vantagens: evitará, por exemplo, que as cargas cheguem por via rodoviária – uma única barcaça corresponde a 40 caminhões (DIÁRIO DO PARÁ, 12 de abril de 2007, p. A3 – grifos nossos).

¹⁶ Para uma leitura a respeito da dimensão territorial desse programa no Estado do Pará recomendamos a leitura de Leitão (2009).

Figura 8 – Reportagem de anúncio de projeto de ampliação do Porto de Vila do Conde em Barcarena.



Fonte: Jornal Diário do Pará, 12 de abril de 2007, p. A3.

Em nenhum momento vemos a preocupação, nesse discurso, de apresentar possíveis prejuízos do acirramento dos fluxos de cargas hidroviários nos rios próximos a Belém, onde se percebe um intenso movimento de barcos, canoas e rabetas nos inúmeros portos, o que não está isento de um possível acidente entre as embarcações. Também, a reportagem omitiu algum impacto sobre as comunidades ribeirinhas e moradores tradicionais de Barcarena, local onde a obra foi anunciada, como se ela não trouxesse nenhum um prejuízo local.

O Jornal O Liberal no ano de 2008 trouxe ao público uma notícia estampada em sua capa editorial com a seguinte frase: “Bem que os japoneses avisaram. E o trânsito parou”. A reportagem fez alusão a um estudo realizado pela cooperação entre o Governo do Pará e a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), que resultou em um Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), em 1991, contendo uma advertência de que se as obras viárias e um sistema de transporte metropolitano integrado não fossem implantados a cidade iria parar no ano de 2010.

A reportagem apresentava três enredos centrais de ideias, que se relacionam. O primeiro conjunto deles nos conduz a uma certeza já anunciada lá atrás, na década de 1990, pelos japoneses, ao realizarem seus estudos de trânsito na capital. A estratégia aqui era de remontar esse discurso dito em outro momento e trazê-lo e para expressar o atual contexto de estrangulamento que a cidade se encontrava novamente. De acordo com o enredo, é apresentado que todo o estudo foi realizado, porém, nenhuma obra concreta saiu do papel durante esses 20 anos para minimizar uma frota veicular em intenso crescimento na RMB. Segundo o jornal, as soluções não suportaram o

crescimento da cidade, apontando que a resolução do problema está na organização do sistema de transporte público e na construção de novos viadutos. A ideia central nesse conjunto de enredo não se afasta do modelo de cidade difusa e que está associada ao veículo particular.

Em outro momento da reportagem, o jornal utilizou um discurso de um especialista no assunto, que tem a ênfase dada à sua profissão para respaldar e legitimar o pensamento do caos urbano nas principais avenidas da cidade, conforme podemos verificar:

O tubo de enchimento é a BR-316 e o eixo da Almirante Barroso. O espaço de circulação é reduzido pela península. A entrada de quatro mil veículos por mês vai estourar o balão. Falta espaço de circulação. [...] Estamos caminhando para o caos, porque o projeto PAC do Jurunas (*entendesse aqui a obra da Macrodrenagem da Estrada Nova financiada pelo BID, onde o autor se equivocou*) vai levar quatro ou cinco anos para terminar e, nesse intervalo de tempo, noventa mil carros vão entrar na cidade e será impossível conviver com tudo isso (O LIBERAL, 14 de setembro de 2008, p. 10).

Aqui o sentido revela a razão e a coerência na vontade da verdade do discurso, que traz na imagem do técnico especialista a total legitimação para tratar do tema. O sujeito em questão argumenta que a cidade precisa construir novas vias para áreas periféricas, porém, em nenhum momento, é colocado como possibilidade a normatização do uso das vias por veículos pesados, por exemplo; ou o incentivo do deslocamento por transportes não motorizados, através da criação de estruturas adequadas, como ciclovias e calçadas padronizadas; ou ainda, por uma gestão eficiente do sistema de transporte público da capital. Pelo contrário, a sua linha de pensamento ainda é reforçada sugerindo que para resolver esse “tubo de enchimento” é necessário “outro tubo para esvaziar o balão”, no sentido apenas de transferir o problema para outra avenida, sem questionamentos sobre o modelo de cidade e de estrutura urbana que está sendo pensada.

Encerrando a reportagem, o jornal utilizou duas imagens totalmente antagônicas no sentido que desejam expressar. Uma mostra a Avenida Almirante Barroso com tráfego intenso de ônibus, ilustrando a imagem do “tubo de enchimento” apresentado pelo entrevistado. Ao lado, o que foi concebido pelos técnicos da JICA e governo do Estado, mostrando ruas largas, porém com pouco tráfego de veículos e a presença do sistema troncal de passageiros e estações de ônibus, conforme verificado na figura 9.

A principal estratégia do discurso, por nós selecionados para ilustrar o significado de juízo desse espaço revelado por uma perspectiva caótica, defeituosa, doente, apresentado em ambos os jornais, é o da negação dessa metrópole problemática que coloca em xeque o seu desenvolvimento urbano, o progresso da população e a modernização do seu espaço.

Esses discursos são reproduzidos e controlados para que sejam verdades para a população, e circulem as ideias que deem a legitimidade para outros enredos que irão projetar a metrópole para o futuro, através das obras estruturantes, projetos e imagens, da qual se concebe a metrópole que determinados grupos desejam que se transforme.

Os discursos desses jornais se aproximam da realidade que é vivida por esse leitor/receptor, apresentando-lhes o que ele costuma enfrentar no cotidiano, e usando tanto imagens quanto falas que retratam esse problema diário. Essa outra estratégia garante aos meios midiáticos, em especial os jornais impressos, a neutralização do discurso, que dificilmente são contestados, pois se apresentam como dogmas, haja vista que o enunciado dos discursos é o desejo da transformação da realidade por todos os cidadãos, pelo menos ao que parece na vontade dos jornais.

Em outra reportagem do ano de 2011, portanto, na gestão do Governador Simão Jatene, o Jornal O Liberal estampou a reportagem de uma cidade caótica, argumentando que o poder público tinha perdido a corrida em resolver a situação, e coloca o problema do aumento da frota de veículos e a ineficiência da gestão do transporte público como causas desse problema. Observa-se que o jornal se utilizou de um discurso antigo, porém ainda próximo da realidade do leitor, o discurso do atraso, do indesejado. A utilização de termos com sentido negativo, como “caótico”, “impactos”, “antes calma” e “perde a corrida”, reforça a ideia de apresentar uma cidade problemática, conforme mostra a figura 10.

Figura 9 - Reportagem de O Liberal mostrando o caos urbano e a solução projetada para a cidade.

Bem que os japoneses avisaram. E o trânsito parou.

SISTEMA VIÁRIO
Asiáticos fizeram um projeto e advertiram para o pior se ele não saísse da gaveta

ALLEXANDRA CAVALCANTI
Da Redação

A previsão feita há duas décadas por japoneses que assessoravam a elaboração do então Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), que até hoje não saiu do papel a não ser para mudar de nome - hoje se chama projeto Via Metrópole -, de que o trânsito de Belém iria parar no ano de 2010 caso nada fosse feito para melhorar o tráfego de veículos, já é uma realidade vivenciada pelos 1,4 milhão de habitantes da capital do Pará. Com uma frota de veículos de 2,25 milhões, segundo os dados mais

recentes do Departamento de Trânsito do Estado do Pará (Detran-PA), os motoristas continuam disputando espaço precioso nas mesmas vias de 20 anos atrás. Apesar da gravidade do problema, que atinge não só aos condutores, mas a todos aqueles que precisam se deslocar, as soluções apresentadas até agora são inversamente proporcionais à velocidade com que o trânsito caminha para o precipício no estrangulado sistema viário.

A previsão parece alarmista, mas a cada dia se comprova mais real. Não é preciso estar no horário de pico para haver engarrafamento. Nem mesmo estar nas principais vias de acesso ao Centro da cidade, como a avenida Almirante Barroso, para enfrentar trânsito lento. Nas avenidas que cortam o Centro, a qualquer hora do dia o trânsito é lento.

Journalista e pesquisador do

Engarrafamento não depende de horário de pico e nem de áreas centrais de Belém

tema há mais de 20 anos, Francisco Sidos compara a situação do trânsito de Belém com a de um corpo humano envelhecido e doente. "As artérias, que no caso são as ruas, estão entupidas e prestes a fazer o corpo entrar em colapso", compara.

Ele lembra que, na década de 80, técnicos da Agência de Cooperação Internacional do Japão (Jica) elaboraram um projeto completo para descongestionar o trânsito. Várias obras viárias foram planejadas, dentre as quais a construção de viadutos no Entroncamento, em São Brás e na Júlio César com Pedro Álvares Cabral, três dos principais gargalos do trânsito de Belém.

Terminais de integração em São Brás e na Praça Waldemar Henrique, vias expressas para ônibus e ciclovias também constavam da planilha do PDTU financiado pelos japoneses. Mas depois de 22 anos nenhuma daquelas obras foi realizada", diz.

"MEIA-SOLA"

Para o pesquisador, o pouco que foi feito não serviu para melhorar em nada a situação do trânsito. "Tivemos um viaduto meia-sola na Bandeira Branca, que leva do nada a coisa alguma, dois túneis no Entroncamento, que só têm contribuído para congestionar ainda mais aquele imenso gargalo na entrada e saída da cidade e saíram mais carros do que o conjunto de outros vários previstos pelo Via Metrópole. Obras caríssimas e esmeretas, verdadeiros monumentos

ao desperdício do dinheiro público", reclama.

A previsão feita pelos técnicos da Jica, de que a cidade iria parar, já é uma realidade. "Eles fizeram uma previsão técnica, que soa hoje como terrível profecia, prestes a se concretizar. Eles estimaram que Belém iria parar por volta de 2010, caso o PDTU não fosse implementado. Não precisa nem ser japonês ou técnico para concluir, hoje, que Belém já está parando", afirma.

ORGANIZAÇÃO

Motorista de táxi há mais de 20 anos, José Carlos Amoral acompanhou as duas décadas de mudanças sofridas pelo trânsito da cidade e se diz desanimado com o futuro. "Chegamos ao ponto em que os engarrafamentos se formam não porque um carro quebra no meio da rua ou porque houve

um acidente, mas simplesmente porque o volume de carros é tão grande que andamos um atrás do outro, sem espaço para avançar", diz.

Apesar do excesso de veículos nas ruas, para ele a solução está longe de simplesmente abrir novas avenidas. "Isso não vai adiantar enquanto não houver uma organização verdadeira do trânsito, com terminais para ônibus e feixes construídos viadutos", acredita.

O taxista lembra com saudade do início da década de 90, quando ainda era possível dirigir sem se preocupar com os engarrafamentos enfrentados. "É claro que não era uma maravilha, já tínhamos vários problemas naquela época, mas hoje está muito pior. Se antes levávamos para sair da Cidade Velha e chegar a São Brás, por exemplo, hoje isso é praticamente impossível".

Título: Plan. Diretor de Transporte Urbano Assunção: _____

Autor: _____

Veículo: O Liberal Local: _____

Página: 3 Cad.: _____

Data: 14 / 9 / 08

Fundação Cultural do Pará "Francisco Neves Biblioteca Pública "Arthur Viana"

Governador do Estado do Pará

Engenheiro compara BR-316 e avenida a um "tubo de enchimento"

Engenheiro civil e pesquisador de transporte, Nagib Charone compara o trânsito de Belém a um balão. "O tubo de enchimento é a BR-316 e o bico Almirante Barroso. O espaço de circulação é reduzido pela área da península. A entrada de quatro mil veículos por mês vai estourar o balão. Falta espaço de circulação", afirma.

Ele acredita que problemas como os dos terminais clandestinos que estão surgindo na cidade tendem a aumentar cada vez mais. "Fora do controle da municipalidade, haverá balbúrdia e caos", enfatiza.

Charone faz críticas aos excessos de investimentos na cidade, o que, na opinião dele, não ajuda o trânsito a fluir. "São ajuda-

rios se estivessem em onda verde, ou seja, se abrissem em seqüência, e o que de pior existe no trânsito de Belém é o fato de o trânsito se movimentar por quarteirão. Em cada um existe um sinal e eles não estão em onda verde. Ai anda e pára, anda e pára", resume.

Outro problema sinaliza, segundo ele, é a falta de empenho e vontade política. "Cada prefeito que entra aqui que tem uma solução melhor. Nenhum prefeito quer continuar ou terminar o que outro iniciou".

"TUBO"

O engenheiro acredita que a curto e médio prazos a solução seria abrir vias em beirões pe-

riódicos, como Jurunas, Guamá e Terra Firme, para poder aumentar a área de circulação. "Estamos caminhando para o caos, porque o Projeto PAC do Jurunas vai levar quatro ou cinco anos para terminar e, nesse intervalo de tempo, noventa mil carros vão entrar na cidade e será impossível conviver com tudo isso", acredita.

A previsão dele, assim como a dos técnicos da Jica, é a de que Belém vai mesmo parar. "Vai ficar impossível trafegar na cidade", vaticina. Ele classifica o Via Metrópole, a longo prazo, como "uma solução interessante". "É uma solução interessante. Temos que encontrar outro tubo para esvaziar o balão", diz. (A. C)




Mais do que engarrafar, o trânsito entala na avenida Almirante Barroso e em vias secundárias da capital paraense

Maquetes do Plano Diretor Urbano: trânsito descongestionado, terminal, faixa e o ônibus ideal

Figura 10 - Reportagem de O Liberal mostrando uma cidade que sofre os impactos de um trânsito “caótico”.

Cidade sofre impactos de trânsito caótico

ESTRUTURA
 Poder público perde corrida com o aumento da frota e moradores padecem

Restam dúvidas de que a população padecer quando o desenvolvimento desordenado dita as regras em uma cidade como Belém, onde a frota de veículos aumenta a passos largos, em índice superior até mesmo ao de crescimento demográfico. A solução necessária para amenizar esse espaço está na melhoria do sistema de transporte público. Possibilitaria mobilidade, porque seria possível deslocar o maior número de pessoas em um pequeno espaço. O ônibus, por exemplo, para 100 pessoas ocupa um espaço de para três carros, que levam 15 pessoas cada. A medida deveria ser acompanhada com um super-ônibus. O mais importante para a mobilidade é melhorar o transporte público”, assina o professor da Universidade da Amazônia (Unama) e urbanista Paulo Ribeiro.

O urbanista avalia a cidade como um organismo vivo que sofre transformações e acumula seu próprio crescimento. As vias, por sua vez, devem ser abertas no sistema de circulação de forma harmônica e adequada. Ribeiro ressalta que nenhuma cidade do Brasil acompanha o crescimento do espaço viário. “A rua Mariano é entroncamento, por isso, não tem estrutura nem capacidade para receber aqueleáfego. Se você estaciona um carro, sobra um espaço mínimo para trafegar. Diferente do trecho da avenida Tavares Bastos no conjunto do Basa, que é uma via arterial para receber o tráfego, com possibilidade de estacionamento nas laterais”, disse.

Paulo Ribeiro avalia que não há como estagnar o crescimento da cidade. “Nós se pode deixar de atender uma demanda por conta de um caso específico, ou seja, vai precisar sofrer essas adequações, com monitoramento e planejamento.”

A aposentada Luzia do Vale já sente os efeitos do aumento do fluxo de veículos na avenida Romulo Maiorana, a antiga 25 de Setembro. Ela classifica como sacrificante atravessar o cruzamento da avenida com a travessa Vileta para chegar em casa. A solução, segundo a moradora, seria a instalação de um semáforo. Além disso, ela reclama da poeira que invade a residência. “Morei com o meu marido e a casa ficou três dias sem ser varrida, porque a secretária não pôde vir. Quando fui ver, estranhei aquela poeira, um pó preto. Deve ser dos carros, porque antes não tinha visto isso”, contou.

Outra moradora da Romulo Maiorana, sem se identificar, disse que avenida não é mais a mesma devido ao intenso tráfego. “É barulho de carro o dia todo. Quando não é isso, têm as buzinas. Como não tem outro jeito e ninguém faz nada, o jeito é conviver com isso”, disse. Ela também reclamou da fumaça dos veículos. “Tem um pó preto que fica nas cotas de casa

capital era de aproximadamente 110 mil. Ele afirmou que a companhia encontra dificuldades, junto à população quando uma via é aberta ao tráfego de veículos. “Ninguém quer a sua rua cheia de veículos. De repente, está entupida deles”, observou.

Entretanto, Elias Jardim ressalta que sempre tenta manter o contato com a comunidade para balizar as melhores condições para os dois lados. “Como foi o caso do binário da (travessa) Mauriti com a (travessa) Estrela”, acrescentou. Apesar disso, ele reconhece que o problema da cidade passa pelo transporte coletivo, cuja solução é possibilitar maior fluidez ao trânsito, com mudanças de ordenamento no fluxo. As aberturas de vias de acesso e a formação de binários, segundo o diretor, levam em consideração os impactos que vão ocasionar nas residências e ao entorno, além da quantidade de veículos que passarão e o suporte da via para isso. “Uma via dupla, por exemplo, é mais insegura. Com os reordenamentos, é possível reduzir os riscos de acidentes, com mais fluidez e mais segurança ao pedestre”, destacou Jardim.

Elias Jardim adiantou que algumas vias devem ter seus sentidos modificados. Entre os projetos, está a alteração de fluxo da rua Mariano, de único para duplo. “Ela será dupla até uma determinada passagem e, em seguida, o condutor seguirá para a BR-316 pela rua Nossa Senhora das Graças”, disse. “A expectativa é reduzir de 60% a 70% dos veículos que acessam a Almirante Barroso pela (rua) Coração de Jesus”, prevê o diretor.

A previsão é que os projetos sejam implantados até o final deste ano ou no início de 2012. Jardim disse ainda que está prevista a mudança para sentido único da rua dos Caripunas, que passará a ter o sentido da avenida Alcindo Gacela para a rua José Bonifácio. Outro projeto prevê a formação de um binário entre a rua Nova e a avenida Antônio Boverdos. Após o término da pista dupla, quando ocorre o estreitamento da via, a Antônio Boverdos será em único sentido e a rua Nova no sentido único oposto”, explicou o diretor da CTBel.

O terceiro projeto previsto para esse pacote seria a continuação da Pedro Álvares Cabral, no sentido único para a avenida Visconde de Souza Franco (Doca). Ela fará binário com a rua Municipalidade, que também passará a ter sentido único para a rua Djalma Dutra, acabando de vez com a faixa dupla em uma mesma pista. Além disso, segundo Jardim, a Djalma Dutra deve passar a ter sentido único, o que ainda será analisado. “A

Uma série de melhorias será implementada em vários bairros em 2012

Veneno: O Liberal
 Autor:
 Título: Cidade sofre impactos de trânsito caótico.
 Local: Belém
 Pág.: 124
 Caderno: Anualidades
 Assuntos: Trânsito - Para
 Data: 13/11/2011

Governo do Estado do Pará
 Fundação Cultural do Pará Tereza Neves
 Biblioteca Pública “Arthur Viana”

Antes calma, Romulo Maiorana tornou-se corredor

que deve ser da fumaça que sai dos carros”, acredita.

PROBLEMAS
 O diretor de trânsito da Companhia de Transportes de Belém (CTBel), Elias Jardim, afirma que é preciso “correr atrás para antecipar os problemas”, que são crescentes, principalmente após o aumento de 200% da frota de veículos da cidade em 10 anos - no início dos anos 2000, o número de carros na

Fonte: Jornal O Liberal 13 de novembro de 2011, p. 12.

Essa reportagem de O Liberal tratou a questão de forma genérica, apontando que o problema se resolveria com o ordenamento das ruas da cidade, com a criação de novos binários. A questão-chave, que é o modelo da cidade automobilística, com baixo aproveitamento social do solo urbano, não foi ao menos mencionado. Assim, como a verticalização intensa no núcleo metropolitano e da dispersão urbana, sobretudo das camadas mais populares, reforça-se o padrão metropolitano disperso, que leva população a gastar bastante tempo para se deslocar até a Primeira Léguas Patrimonial de Belém, onde está concentrada a grande maioria da oferta de comércio e serviços dentro deste espaço metropolitano. Apesar de o espaço metropolitano dispor de subcentralidades, é a área da Primeira Léguas Patrimonial onde se situa o maior adensamento relacionado às principais demandas da população.

Em outra reportagem de 2015, o Jornal O Liberal noticiou o deslocamento das pessoas até Belém com o seguinte título: “Belém perde 2 horas em ônibus lotados”. Mesmo generalizando e afirmando que a cidade perde esse tempo dentro dos coletivos, o jornal utilizou uma linguagem metafórica para associar o problema à cidade. Todavia,

apesar de a maioria da população ser usuária do transporte coletivo e sofrer com a precariedade dos serviços prestados, há os que optam pelos veículos particulares, que, mesmo perdendo um tempo similar no trânsito, ainda preferem esse tipo de transporte em função do relativo conforto que é proporcionado por ele. E essa, talvez, seja a causa da grande morosidade nas mudanças desse sistema de transporte, pois a grande maioria dos técnicos do poder público responsável pelo gerenciamento não usam o sistema e não vivenciam na prática as dificuldades do mesmo.

O jornal apresentou dados de instituições de pesquisa para demonstrar que a perda de tempo nos deslocamentos provoca grandes prejuízos de gasto de toda a ordem, que poderiam ser usados na melhoria do gerenciamento do transporte urbano. Além dos problemas já mencionados em outras reportagens, o jornal trouxe um elemento até então novo para o debate, que foi o de pensar o espaço metropolitano com uma maior desconcentração dos serviços¹⁷, evitando que as pessoas se desloquem para o centro de Belém atrás dos serviços ou a emprego:

os modos de transporte não são integrados, na sua maioria, e as pessoas moram muito longe do trabalho. As cidades cresceram e foram empurrando as habitações para a periferia e mantendo as ofertas de emprego no centro. Você tem que reduzir o número de cidades dormitórios, fazer com que essas cidades ofereçam emprego para quem mora nelas (O LIBERAL, 13 de setembro de 2015, p.9).

O discurso dessa reportagem é interessante, pois enuncia uma cidade que desperdiça tempo, em função dos deslocamentos tanto nos transportes públicos quanto nos privados. Em nível metropolitano, isso é reforçado por dados que mostram o tempo médio gasto nos deslocamentos de cada município da Região Metropolitana de Belém. Observamos a primeira vez que se considera toda essa região envolvida e compartilhando os mesmos problemas, o que também imprime uma identidade regional a esse espaço. A questão posta em destaque na reportagem não se limita apenas ao território de Belém. Apesar de ainda dar ênfase a ele, mostra o seu alcance do espaço metropolitano.

¹⁷ Apesar de a matéria ter utilizado erradamente o termo descentralização, lembramos que o sentido correto é o de desconcentração, haja vista que a centralidade e comando das atividades ainda permanecem em Belém, que é o centro urbano relacional da região. A desconcentração se reflete na mudança somente das atividades comerciais, produtivas, permanecendo a gestão na cidade de Belém. (TRINDADE JÚNIOR, 2005).

Todos esses discursos têm a finalidade de apresentar um ambiente de deterioração, tanto da própria cidade quanto dos que a fazem. Para nós, essa estratégia dos jornais revela mais o sentido de legitimação do que é apresentado e afirmado várias vezes como "problemático" "caótico" para que, à medida que projetos sejam apresentados, ganhem a legitimidade da população.

Observamos, também, que essas ideias são guardadas para retornarem no momento oportuno para serem apresentadas como soluções aos problemas. Porém, muitas vezes, isso gera um sentimento de frustração na população que, a cada obra anunciada como uma possibilidade de transformação e modernização do espaço, fica-se sempre na dúvida se não será mais uma promessa sem obra.

Novamente, esses discursos dos jornais surgem como o dispositivo que os governos precisam para legitimar e divulgar para a sociedade os seus planos e obras. Tais discursos, que projetam um cenário de caos, funcionam aproximando a realidade do discurso e são os dispositivos necessários que antecedem o seu par dialético, que é o discurso do devir.

Adiante, apresentamos o quadro 4 com algumas reportagens e discursos, por nós selecionadas, que irão apresentar o tempo presente em uma perspectiva problemática, caótica, com defeitos e transtornos urbanos que não interessam ser mantidos nesse espaço metropolitano. Optamos por apresentar os dois recortes temporais das duas gestões estaduais juntos (Ana Júlia Carepa, 2007-2010, e Simão Jatene, 2010-2014), pois entendemos que a lógica, a estratégia e o significado dos discursos apresentados pelos jornais nesses dois períodos é a mesma; o que diferencia, é o recorte espacial e a categoria da notícia.

Quadro 4 – Belém: matriz discursiva dos discursos que antecipam um cenário de caos e desordem no espaço metropolitano.

	Categoria da notícia	Jornal/edição	Título da reportagem	Codificação (ideia central do discurso)
Período de 2007-2010	Infraestrutura urbana	O Liberal, 08.01.2007, Caderno Atualidades, p.9.	“Belém exige controle social mais rigoroso”.	Recomenda-se o incentivo ao adensamento urbano entre o Ver-o-Peso e a BR-316, através do incentivo à expansão do setor imobiliário.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 08.01.2007, Caderno Cidades, p.5	“O ‘calcanhar de Aquiles’ de Belém”.	Apresenta o transporte público como o principal problema de Belém, junto com a presença do transporte alternativo não regularizado de vans e kombis nas avenidas Augusto Montenegro, Arthur Bernardes e Bernardo Sayão.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 09.01.2007, Caderno Atualidades, p.9.	“Pista da Augusto Montenegro vira estacionamento de carretas”.	Apresenta o discurso da falta de estacionamentos para veículos de carga em Belém, e que eles provocavam danos às ruas que, muitas vezes, não estavam preparadas para suportar o peso dos veículos, e o poder público não fiscalizava e normatizava o espaço urbano.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 21.01.2007, Caderno Cidades, p.6.	“CTBEL promete aumentar a frota de ônibus na periferia”.	A reportagem apresenta no discurso a negação da cidade, onde os bairros mais periféricos não possuem regularidades no atendimento do transporte público.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 10.02.2007, Caderno Cidades, p.10.	“Desordem reina no Entroncamento”.	A notícia sugere que, apesar de um aumento nas fiscalizações, o problema estava longe de ser resolvido, e nem mesmo a recente inauguração das obras no Entroncamento conseguia conter os grandes engarrafamentos. No final da matéria a sugestão é de que os problemas somente seriam resolvidos, de fato, quando a cidade dispusesse de outra entrada/saída que não passasse pelo Entroncamento.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 10.03.2007, Caderno Automóvel, p.5.	“Transporte em Amsterdam e Belém”.	O sentido dessa reportagem utilizou-se mais das imagens para provocar um choque de realidades diferentes de um país desenvolvido com um sistema de transporte eficiente e eficaz por monotrilho, com uma imagem de Belém onde as pessoas se “amontoam” para subir no ônibus.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 27.04.2007, Caderno Cidades, p.10.	“Tráfego de carro pesado gera polêmica”.	A ideia desse discurso diz respeito à regulamentação de horário para a entrada de veículos pesados em Belém, como alternativa para diminuir os engarrafamentos. Todavia, gerou intensa polêmica na Câmara dos Vereadores de Belém, por envolver o discurso da normatização do espaço, ferindo interesses econômicos das empresas de transporte de cargas, que não queriam arcar com o ônus do transbordo de cargas para veículos menores ou realizar as atividades após o horário comercial, predeterminado em decreto municipal.

Período de 2007-2010	Infraestrutura logística	O Liberal, 01.04.2007, Coluna Repórter 70.	“Alça Viária não é mais uma estrada”.	A principal coluna do jornal trouxe uma denúncia de que o anel viário estava sucateado, com vários buracos, e pressionava a gestão estadual a começar os trabalhos.
	Infraestrutura logística	O Liberal, 04.06.2007, Coluna Repórter 70.	“Fluxo pesado de carretas para o porto de Vila do Conde deprecia estradas”.	O sentido da reportagem é o de que era preciso racionalizar o sistema de transporte de cargas intermodal para o Porto de Vila do Conde, destacando como possibilidades as hidrovias de maiores rendimentos, com o sentido da racionalização econômica.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 23.06.2007, Caderno Atualidades, p. 6-7.	“O trânsito e Belém está à beira do colapso”.	A reportagem se utiliza das falas de técnicos e dos usuários do transporte público para respaldar uma ideia de que se nenhuma obra fosse realizada a cidade iria parar. Em seguida, ela expõe o projeto Via Metrópole e as obras que são concebidas para melhorar a mobilidade da cidade e a implantação de um sistema de ônibus troncais. O sentido da reportagem é o de antecipar essa cidade que se pretende construir, com uma mobilidade mais eficiente e sem transtornos no trânsito.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 26.08.2007, Caderno Atualidades, p.17.	“Áreas de expansão sofrem isolamentos”.	A reportagem, mais uma vez, expõe as dificuldades do sistema de transporte urbano em atender a essa cidade dispersa, destacando que os bairros mais periféricos da área de expansão sofrem a precariedade do atendimento do serviço, além da falta de uma urbanização do espaço.
	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 26.08.2007, Caderno Cidades, p. A6.	“O caos nosso de cada dia só cresce”.	Utilizando-se de algumas variáveis negativas, inclusive dados técnicos e imagens, justifica-se a mesma ideia de aberturas de novas rotas de entrada da cidade como solução para o problema dos engarrafamentos em Belém.
	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 10.10.2007, Caderno Cidades A6.	“O engarrafamento nosso de cada dia”.	A matéria jornalística segue o mesmo padrão das demais (imagens, dados e falas) para justificar o discurso do caos urbano. Entretanto, mudam-se algumas vezes as soluções apresentadas para o problema. Neste caso, a esperança se encontrava no Pórtico Metrópole (uma passarela que custou 15 milhões de reais, na entrada da cidade) como a solução para melhorar o fluxo de veículos. A utilização das mesmas estratégias discursivas também possibilita ao gestor criar vários projetos grandiosos e de altos valores financeiros incompatíveis com a sua função.
Período de 2007-2010	Mobilidade urbana	O Liberal, 12.01.2008, Caderno Atualidades, p.6.	“Do tempo do bonde ao engarrafamento”.	A referência à <i>Belle-Époque</i> faz referência a uma cidade onde tudo funcionava perfeitamente, no auge da produção e comercialização da borracha. O discurso induz, por fotografias comparativas da Belém do passado sem engarrafamento, com a de agora, com ruas cheias de veículos motorizados, uma associação genérica, que não leva em conta a os elementos que davam sentido aos dois períodos históricos. A matéria não revela as transformações pelas quais passou a cidade e a dispersão que a expansão

				urbana provocou, não acompanhando, nesse processo, uma gestão mais eficiente do transporte urbano.
	Infraestrutura Logística	O Liberal, 14.04.2008, Caderno Poder, p.2.	“Gargalo da economia é a infraestrutura”.	A reportagem buscou ratificar o potencial do espaço metropolitano, através dos seus fixos logísticos, como espaço estratégico de exportação da produção do Estado, e que, para isso, precisava ser modernizado. Apresenta-nos também, em contraponto, a questão da alta carga tributária de importação praticada no Estado, que impedia o crescimento da cadeia de importação, fazendo com que as empresas buscassem maior competitividade importando pelos portos de Suape e Pecem, na região Nordeste, utilizando-se, para isso, do modal rodoviário.
	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 22.02.2009, Caderno Belém, p. A8.	“O ovo ou a galinha?”	A reportagem teve o objetivo de chamar a atenção para as acusações e jogos de responsabilidade a respeito do problema do transporte público de Belém.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 30.06.2010, Caderno Poder, p.7.	“O peso dos caminhões nas vias de Belém”.	A matéria aborda a normatização do território por meio do impacto da circulação de caminhões acima de cinco toneladas nas ruas da cidade, em virtude de a justiça ter determinado, na época, a restrição da entrada de caminhões grandes na cidade de Belém no período de 6 às 10 h da manhã, alegando que esses veículos dificultavam a mobilidade urbana de entrada na cidade no horário de maior volume de fluxo em direção ao núcleo metropolitano.
Período de 2011-2014	Mobilidade urbana	O Liberal, 30.04.2011, Caderno Atualidades, p.11.	“Caminhões burlam restrições da lei”.	O jornal destaca a questão da normatização do território, ao regular a circulação de veículos pesados em algumas ruas de Belém, por meio do Decreto Municipal nº 66.368 de 31 de março de 2011. Apesar de a lei que regulamenta a circulação dos veículos pesados na cidade ter apenas um mês de aprovada na época, o sentido da notícia é a de que a gestão ainda não tinha conseguido resolver o problema.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 01.05.2011, Caderno Atualidades, p.5.	“Colapso ameaça o transporte público”.	A reportagem traz o tom de preocupação sobre o sistema de transporte coletivo de Belém, apresentando dados do estudo de viabilidade técnica do Programa “Ação Metrôpole”, sobre o abandono do sistema de transporte na região. Conclama o poder público a realizar os investimentos de solução o quanto antes, sob pena de a cidade entrar no colapso.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 07.02.2012, Caderno Cidades, p.5.	“BRT inviabiliza projeto Ação Metrôpole”.	A reportagem trás à tona uma questão de divergência política entre o Governo Estadual e a prefeitura, sobre quem ficaria responsável por executar as obras de implantação do sistema BRT no Município de Belém. Na ocasião, o governo do Estado já havia conseguido a liberação de um empréstimo no valor de 320 milhões de dólares da agência japonesa, porém, em função do impasse gerado, a mesma se negou em dividir o valor para as duas gestões. Na verdade, a intenção da Prefeitura era ficar responsável pela execução da obra, o que acabou conseguindo mais tarde em função de ser um ano

				eleitoral, e a mesma queria ter a visibilidade de estar implantando uma grande obra viária em Belém.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 22.02.2012, Caderno Atualidades, p.12.	“Perigo ronda ciclistas na Grande Belém”.	A reportagem aborda o tema da mobilidade urbana por veículos não motorizados na Grande Belém, em destaque para as bicicletas, mostrando que a falta de espaços segregados ou compartilhados na via para os ciclistas, somada ao desrespeito dos motoristas, são os principais problemas enfrentados por eles.
	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 21.03.2012, Caderno Belém, p. A8.	“Começam as obras do BRT. Um ano de sufoco aos motoristas”.	Mesmo se tratando do início de obra estruturante para o transporte urbano da Região Metropolitana de Belém, o jornal nesta edição apresenta-a como sendo um transtorno a mais que os motoristas terão que enfrentar. Neste enredo, a notícia não traz um alento de melhorias com a finalização das obras, mas, ao contrário, por meio de depoimentos de usuários, busca expressar o sentimento de descrença para com o poder público municipal. Talvez o sentido maior da reportagem seja o de construir um desgaste da gestão, já que no ano de 2012 ocorreu a nova eleição para prefeito.
	Mobilidade Urbana	O Liberal, 03.08.2012, Caderno Atualidades, p.5.	“Prefeitura pode não entregar BRT dentro do prazo”.	A matéria apresenta o adiamento do pregão da licitação de compra dos ônibus biarticulados pela prefeitura de Belém, para operarem o sistema do BRT. Mesma naquele momento a obra apresentando grandes indícios de que não conseguiria ser inaugurada e operacionalizada. O jornal ainda apresentava um tom de perspectiva e confiança para a população.
Período de 2011-2014	Mobilidade Urbana	Diário do Pará, 22.02.2013, Caderno Belém, p. A5.	“Problemas encontrados. Prefeitura irá refazer o projeto do BRT”.	O jornal evidencia vários problemas técnicos que tornariam o sistema BRT inviável, e que a solução para essa obra, que foi antecipada pela gestão do Prefeito Duciomar Costa, seria sua reformulação. Além da questão técnica, são noticiados casos envolvendo o favorecimento na licitação para a construtora Andrade Gutierrez, que havia recebido a obra e ainda agradecido ao Prefeito nos jornais da cidade. O jornal não esconde o tom de denúncia, afirmando se tratar de uma obra eleitoreira, a qual o Prefeito esperava que seu sucessor assumisse o seu pleito.
	Mobilidade Urbana	Diário do Pará, 24.02.2013, Caderno Belém, p.A8.	“Trânsito caótico: ‘Novela BRT’ está longe de chegar ao fim”.	A reportagem é uma continuação das denúncias que foram estampadas em edição anterior, reafirmando que o atual gestor não sabia quando e o que fazer para corrigir os erros cometidos pela antiga gestão. O título da reportagem marca o enunciado de incertezas do que seria feito quando a pista do BRT fosse liberada, de quem financiaria as obras e se a construtora responsável ainda continuaria executando os serviços. Revela, ainda, o sentido que ganha essas obras estruturantes, usadas como vitrines na propagando eleitoral do gestor municipal, para divulgar a sua gestão como boa.
		Diário do Pará, 01.12.2013, Caderno Belém, p. A4.	“Problemas em todo processo: Irregularidades são a marca do BRT”.	A reportagem chama atenção no título da notícia para as irregularidades e vícios do processo licitatório da obra que deu início à execução das pistas expressas do BRT. De acordo com o jornal, o mesmo teria chamado atenção para esse fato, quando noticiou um suspeito agradecimento nos classificados, fazendo menção às iniciais do ex-

	Mobilidade Urbana			Prefeito Duciomar Costa e da empresa ganhadora Andrade Gutierrez. Ainda na mesma reportagem, em outro tópico o jornal dá um sentido de incerteza aos reparos da via e sua eficiência para o para que o sistema, enfim, começasse a funcionar.
	Infraestrutura Logística	Diário do Pará, 29.01.2014, Caderno Pará, p. A6.	“Em águas paradas”.	O texto da reportagem apresenta uma Belém que vira as costas para o rio, que é cercada por águas, mas o poder público não a reconhece como potencial de mobilidade e logística. A reportagem apresenta o terminal hidroviário de passageiros da Rodovia Arthur Bernardes, inaugurado em 2010, na gestão da Ana Júlia Carepa, e que estava abandonado e sem uso. O jornal questiona o fato do Estado não ter dado uso ao espaço e alegar inviabilidade técnica ao mesmo, com diversas desculpas. Mesmo utilizando de argumentos de técnicos que deram parecer favorável ao terminal, o jornal não abordou o fato de a obra ter sido planejada mais distante do centro de Belém, e que já havia sido concebido um projeto de readequação do terminal hidroviário do Armazém 9 da CDP, na gestão, ainda, de Almir Gabriel, com seu programa de obras intitulado “Belém Metrópole”, que tinha um apelo turístico e de modernização da cidade.
Período de 2011-2014	Mobilidade Urbana	Diário do Pará, 31.01.2014, Caderno Política, p. A3.	“Sem articulados e inauguração, linhas expressas começam hoje”.	A razão do enunciado é promover um descrédito em relação à obra de readequação do sistema BRT, executada logo que o Prefeito Zenaldo Coutinho assumiu o cargo. De acordo com o jornal, o atual Prefeito havia prometido refazer o projeto e inaugurar os ônibus biarticulados, e, o que consegui, foi apenas a liberação das pistas para que alguns ônibus convencionais operassem como ônibus expressos na Avenida Almirante Barroso. Por determinação do Ministério Público, foi obrigado a assinar um Termo de Ajuste de Conduta (TAC), em razão dos problemas que envolveram as obras. As manchetes se sucedem em outros dias para evidenciar esses problemas e convencer a população de que o sistema não é eficiente.
	Mobilidade Urbana	O Liberal, 31.01.2014, Caderno Atualidades, p.7.	“BRT abre hoje para linhas expressas”.	De forma completamente diferente do Jornal Diário do Pará, O Liberal nesta reportagem descredencia a obra, buscando minimizar o fato de não contar com os ônibus biarticulados e destaca, com mais ênfase, o que pode vir a ser com os avanços das obras no corredor da Avenida Augusto Montenegro. As falas dos técnicos têm um tom de minimizar os problemas e, ao mesmo tempo, um eufemismo sobre os problemas que envolvem o sistema BRT.
	Mobilidade Urbana	Diário do Pará, 02.02.2014, Caderno Belém, p. A12.	“BRT: Belém virou Sucupira”.	A reportagem faz analogia com a ficção, associando Belém à cidade imaginária de Sucupira. O enredo, segundo o jornal, é o mesmo: a enganação de obras para ludibriar a população em época de campanha eleitoral. O tom do jornal é sempre o da crítica e o da denúncia, de uma obra que, segundo o mesmo, até o momento ainda não se apresenta como a solução definitiva para a cidade de Belém. Entretanto, para além da aparente reportagem, há interesses ligados à eleição daquele ano, quando o jornal apoiou o candidato ao Governo do Estado. Para isso, usou como estratégia a

				desconstrução das gestões municipais e estaduais, ambas do PSDB. Durante essa semana, o jornal passou a estampar uma série de reportagens com o intuito de descredenciar tais obras de mobilidade urbana.
Período de 2011-2014	Mobilidade Urbana	Diário do Pará, 05.02.2014, Caderno Belém, p. A7.	“BRT do Estado ainda está no papel”.	O discurso sobrevive das informações, e o jornal Diário do Pará usa como estratégia a desconstrução do projeto “Ação Metrópole”, por questões mais políticas do que técnicas. Nessa edição, a ênfase foi dada à demora em iniciar as obras do corredor expresso da BR-316, mesmo já tendo o dinheiro do financiamento garantido pela JICA. O jornal relembra fatos, como a ida do Governador ao Japão, para assinar o contrato e associa isso com a ideia de fazer turismo, por parte do Governador. Podemos verificar que as informações apresentadas a partir do início desse ano já soam com maior agressividade, com o sentido de desqualificar não só o gestor, mas também o projeto prometido em época de campanha.
	Mobilidade Urbana	O Liberal, 23.11.2014, Caderno Atualidades, p.11.	“Engarrafamentos paralisam o trânsito”.	O enunciado da reportagem apresenta no seu título palavras que simbolizam o problema da cidade. O jornal afirma no texto a ideia de que a cidade precisa de novas vias. Como justificativa, para o problema, o jornal destaca que resulta da não finalização do prolongamento das Avenidas Independência e João Paulo II, que dividiriam com a BR-316 esse fluxo, e também do grande número de ônibus e vans do transporte alternativo, que circulam e param de forma aleatória ao longo da rodovia.
	Mobilidade Urbana	O Liberal, 20.12.2014, Caderno Atualidades, p.13.	“Belém: caos numa cidade engarrafada”.	Esta reportagem, assinada por Dilson Pimentel, aponta de início para o que seriam as causas dos problemas da mobilidade urbana: “excesso de veículos”, “falta de educação no trânsito”, “pouca fiscalização”. A solução defendida por alguns técnicos estaria na “criação de novas vias de circulação”. Aqui percebemos a necessidade de aproximar o discurso em relação à realidade do leitor, com o intuito de credenciar a matéria e apresentar, depois, as soluções como verdades inquestionáveis, porém, genéricas.
Período de 2011-2014	Mobilidade Urbana	O Liberal, 15.02.2015, Caderno Atualidades, p.13.	“BRT ficou na promessa 700 dias depois”.	O jornal faz referência à demora em iniciar as obras do corredor da Augusto Montenegro e apresenta vários problemas no sistema de transporte de Belém, como ônibus sucateados, paradas sem abrigo, falta de acessibilidade. Como justificativa, aponta erros da gestão anterior em iniciar um “projeto sem projeto”.
	Mobilidade Urbana	O Liberal, 16.02.2015, Caderno Atualidades, p.15.	“Prefeitura reclama de herança maldita”.	O enunciado do jornal, um dia após ter feito forte denúncia sobre a demora da Prefeitura de Belém em executar a obra do BRT, é uma espécie de “direito de respos” culpando a gestão anterior do Prefeito Duciomar Costa pela demora. A reportagem apresenta os fatos ligados ao rompimento do contrato com a antiga construtora Andrade Gutierrez, na gestão de Duciomar Costa, alegando que o pleito estava cheio de falhas jurídicas, e que estavam concertando falhas também do projeto original, além das dívidas que impediam contrair novos empréstimos.

Fonte: Elaboração própria, 2015.

Além dessas matérias jornalísticas que sugerem atraso, caos, problemas urbanos etc., ambos constantemente traziam informações que denunciavam os políticos opositores ou empresas que interferiam nos seus interesses econômicos, utilizando-se do apelo que as obras de infraestrutura de grande porte atingem a população.

Em matéria do dia 15 de novembro de 2015, o jornal Diário do Pará expôs de forma denunciativa um suposto beneficiamento da gestão do Governador Simão Jatene ao seu primo Eduardo Salles, na valorização de terras nos Municípios de Santa Izabel do Pará, Castanhal e Inhangapi. Neles, o Governador em referência elaborou um projeto de construção da Plataforma Logística Intermodal do Rio Guamá, que compreende áreas dos três municípios. Além dessa área, o jornal denuncia que o sobrinho de Jatene teria sido favorecido com licenças da Prefeitura de Castanhal para construir um loteamento em uma das áreas de suas fazendas, próximas ao centro urbano daquele Município, localizando defronte ao Shopping Modelo, que está em construção para atender à cidade e também à mesorregião do Nordeste Paraense:

Entre 1997 e 2001 Eduardo Salles comprou 35 terrenos, que somavam 2.700 hectares nos municípios de Castanhal e Inhangapi, muitos deles cortados por rios à beira de estradas. Foi um patrimônio 7 vezes superior a tudo o que ele havia registrado em cartório nos 17 anos anteriores [...] as fraudes investigadas pelo MPE em Castanhal envolvem, principalmente, a emissão de títulos de aforamento pela Prefeitura. Há informações de que também estariam sob investigação os loteamentos de Eduardo Salles e da Valle Empreendimentos, em vários municípios [...]. Em 2013, logo no começo de sua gestão [refere-se aqui a gestão do Prefeito Paulo Titan em Castanhal], ele concedeu ao sobrinho de Jatene a licença da Prefeitura para a construção do Salles Jardins – embora loteamentos desse tamanho só possam ser licenciados pela Secretaria Estadual de Meio Ambiente. Titan também batalhou pela construção do shopping de Castanhal, o Modelo, que por outra coincidência, fica em frente ao “Salles Jardins” do qual funcionará como “âncora”, segundo anunciam os corretores de imóveis. E a Plataforma Logística do Rio Guamá, pela qual também batalham Titan, e na qual Jatene promete investir 60 milhões de reais, fica às proximidades das fazendas de Eduardo Salles em Inhangapi, e deverá alavancar ainda mais as exportações de gado do sobrinho do governador (DIÁRIO DO PARÁ, 15 de novembro de 2015, p. A4 – grifo nosso).

Nesta reportagem, o jornal teve como intenção clara comprometer a imagem do Governador e seus aliados, como o sobrinho Eduardo Salles e o atual Prefeito de Castanhal, Paulo Titan. Titan, filiado ao PMBD, preferiu se aliar, nas eleições ao Governo do Estado, à Simão Jatene do PSDB. Em forma de represália, a notícia expõe

ao público informações que, até então, eram desconhecidas por este. Também, apresenta supostos favorecimentos e valorização de terras sob a execução de projetos logísticos e imobiliários dentro do espaço metropolitano (Figura 11).

Podemos identificar que, na produção desse espaço metropolitano, e, sobretudo, nas obras de infraestruturas logísticas apresentadas no discurso como solução para o problema da mobilidade urbana da região, há interesses que nem sempre vem a público; a menos que alguém se sinta prejudicado nesse jogo de poderes.

Figura 11 - Reportagem mostrando a valorização de terras no Município de Inhangapi e o Projeto da Plataforma Logística do Rio Guamá.

Fonte: Jornal Diário do Pará, 15 de novembro de 2015, Caderno Pará, p. A4.

Em outra reportagem do jornal Diário do Pará, verificamos a mesma intenção de denunciar favorecimentos políticos e econômicos e desgastar a imagem do Governador Simão Jatene. Trata-se do acidente que ocasionou a destruição parcial da ponte sobre o Rio Moju, denominada de Ponte Moju Cidade, que integra o sistema viário da Alça Viária. O acidente provocou a obstrução do tráfego entre as mesorregiões Nordeste Paraense, Sudeste do Pará e Região Metropolitana de Belém. Para realizar a travessia do Rio Moju, o Governo Estadual contratou algumas empresas de logística para realizar essa operação.

Nesse sentido, a notícia relata que a obra estava atrasada com o intuito de beneficiar empresas de políticos ligados ao Governador, destacando as empresas de navegação Arapari, ligada à família da deputada do PSDB Ana Cunha, e Henvil Transportes Ltda. O título da matéria já é bem sugestivo “Negócios entre amigos. Moju: balsas vão custar o valor da ponte”. O próprio jornal se encarregou de desmontar os discursos enunciados por técnicos e políticos em relação à demora do conserto da ponte, que durou mais de seis meses (figura 12).

Mesmo sabendo que se trata de um jogo político de grupos antagônicos que usam os dispositivos midiáticos em benefício dos seus interesses, os jornais revelam denúncias que muitas vezes trazem fatos desconhecidos pela grande maioria da população.

Os discursos apresentados nesses dispositivos de poder estão conexos com as relações sociais e revelam as posições dos seus interlocutores, defendendo interesses econômicos e políticos, que só podem ser compreendidos quando se tem a presença das relações de força que são reveladas nos enunciados. Logo, o discurso é a expressão verbal de um mundo, que representa uma determinada estrutura de poder, seja política ou econômica (CHIZZOTTI, 2008).

Figura 12 - Reportagem tratando do contrato de balsas para operar na travessia do Rio Moju.



Fonte: Jornal Diário do Pará, 05 de abril de 2015, Caderno Pará, p. A4.

Adiante, apresentaremos algumas notícias que projetam o discurso do que se concebe para esse espaço metropolitano, tanto no nível da ideia quanto nas soluções a serem implantadas. Dessa forma, além de legitimar e tornar as obras estruturantes inquestionáveis quanto às suas soluções, os discursos também fazem uso do ideário do progresso e do desenvolvimento urbano, para convencer a população que as modernizações dos espaços são necessárias e se apresentam como possibilidades na projeção de uma metrópole que é apresentada anteriormente como decadente, e que precisa encontrar o rumo de sua vocação econômica novamente.

As obras estruturantes em logística e a atração das empresas desse ramo para o espaço metropolitano, junto com as obras de renovação urbana são, desta forma,

apresentadas e projetadas como alternativas de progresso e de desenvolvimento econômico para toda essa região, cujas vantagens estimuladas como possibilidades de investimentos são, principalmente, os setores da logística e do turismo.

4.3.2 O discurso que projeta o devir metropolitano

Neste tópico, faremos uso dos discursos que se reproduzem como verdades incontestáveis da transformação do espaço urbano como benéficas para toda a população e aguardadas há bastante tempo.

A maioria das reportagens utiliza a estratégia da ausência na presença para compor a narrativa, que é a de projetar em um determinado contexto histórico-geográfico aquilo que ainda não existe concretamente (ausência), mas, que é, ao mesmo tempo, presente no discurso e concebido nos planos ou projetos urbanos. Tais discursos revelam e também participam do processo de construção dessas representações espaciais, tanto no que diz respeito à “desordem”, num primeiro momento, como ao devir, num segundo momento. Entendemos que esses discursos estão em uma constante dialética, na (re)definição dos seus significados enunciados para este espaço metropolitano que estamos analisando. Logo, o discurso, usando estrategicamente as falas que corroboram para a sua legitimação, fortalece os interesses e a hegemonia nas relações de poder de determinados grupos dentro dessa região.

Os enunciados que seguem projetam um espaço metropolitano por meio das obras de mobilidade urbana, da atração de plataformas logísticas e da renovação de áreas centrais da cidade, como “promessas” de um desenvolvimento urbano-regional para uma metrópole que é, muitas vezes, considerada como aquela que perdeu influência na região amazônica e, portanto, deve achar o seu papel no cenário contemporâneo.

O sentido das reportagens, sobretudo as ligadas à atração das empresas logísticas e da renovação das áreas centrais com vocação para o turismo de visibilidade internacional, traz implícito a ideia de projetar essa metrópole em um nível extrarregional, mormente com a internacionalização de suas relações e fluxos.

Seguiremos a mesma estratégia do tópico anterior de apresentar o recorte temporal das duas gestões estaduais, que têm um sentido de discurso similar, para que

possamos perceber que esses discursos são construídos ao longo do tempo e independentemente das gestões às quais se vinculam.

Para situar o espaço concebido, revelado como expectativa nas reportagens dos jornais e revistas, bem como em publicidades do governo na época que antecede ao recorte temporal estabelecido para análise, temos, em 2001, uma reportagem da revista *Nosso Pará*, que apresentava a implantação do sistema da Alça Viária como “o fim da longa espera” para possibilitar a “Belém livre do peso”.

O discurso tem um sentido de apresentar o fato como uma certeza, não deixando a possibilidade para que seja questionado se poderá dá errado. Essa reportagem nos traz muitos elementos que mostram, no enunciado dela, quão as ideias e os planos não são tão novos como apresentados. Ao estampar a frase que o “sonho de 40 anos começa a se tornar real, aproximando a capital do interior”, a notícia também anuncia que essa obra é um desejo esperado há muito tempo pela população e que, segundo a nota, tornaria a cidade livre do acesso dos caminhões pesados, pois permitiria a transferência das cargas do porto de Belém para o porto de Vila do Conde, em Barcarena. É possível perceber esse sentido na seguinte passagem:

mas se a implantação dos projetos é recente, a ideia não é nova. A luta pela hidrovía Araguaia-Tocantins, que inclui a conclusão das eclusas de Tucuruí, tem a mesma idade da hidrelétrica. E a proposta da Alça Viária é ainda mais antiga. [...] Com a Alça Viária, a Região Metropolitana de Belém estará ligada integralmente por via rodoviária ao Baixo Tocantins, ao Sul do Pará e ao Porto de Barcarena. [...] Sua previsão é de que cerca de 800 mil toneladas movimentadas nos portos de Belém passem para Vila do Conde com a implantação das vias. [...] outra ideia é a formação de uma enorme região em pleno desenvolvimento, pois a integração proporcionada pela Alça Viária levará à incorporação funcional das microrregiões de Cametá (municípios de Abaetetuba, Baião, Cametá, Igarapé-Miri, Limoeiro do Ajuru, Mocajuba e Oeiras do Pará) e de Tomé-Açu (municípios de Acará, Concórdia do Pará, Moju, Tomé-Açu e Tailândia), ampliando a região metropolitana (NOSSO PARÁ, 2001, p.27).

Essa citação é bastante reveladora, pois ela nos anuncia um projeto para a região metropolitana que possibilitaria a sua ampliação para além do seu espaço institucionalizado, possibilitando uma integração pelos fluxos de uma área muito maior, contribuindo para a conformação da própria região. Em outro fragmento, percebemos que o sentido é o de apresentar uma região funcional, com a construção de largas avenidas que tivessem a função de um anel viário da BR-316, deslocando o fluxo

pesado, diminuindo, sobretudo, os congestionamentos até o núcleo urbano do espaço metropolitano:

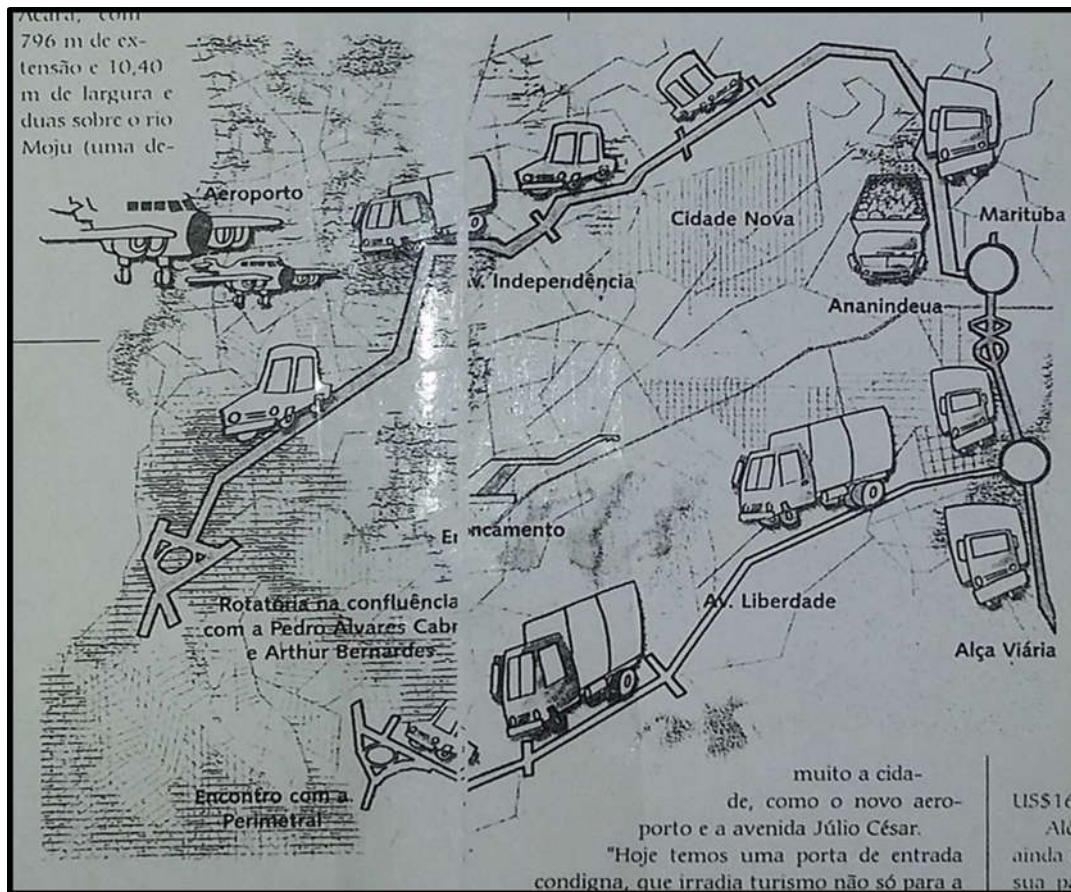
para Belém, a Alça Viária terá uma dimensão maior do que a ampliação do potencial de desenvolvimento. Quem chama atenção para este aspecto é o presidente da FIEPA, Danilo Remor, salientando que haverá significativa melhoria na qualidade de vida na capital paraense. A começar pelo trânsito, com a Alça Viária só entrarão em Belém os caminhões que realmente se dirijam à cidade e isso vai fazer o trânsito fluir com mais facilidade. Além disso, aponta as obras de infraestrutura rodoviária que se integraram à Alça, como as rodovias Independência e a Liberdade, abrirão novos caminhos, reduzindo e, quem sabe, até eliminando o sufoco do trânsito (NOSSO PARÁ, 2001, p.26).

Nesta reportagem, podemos perceber a forma como o enunciado é apresentado, como um discurso da certeza do desenvolvimento e da melhoria na qualidade de vida na capital paraense, até eliminar o sufoco do trânsito. Esse discurso é colocado como sendo algo inquestionável do ponto de vista de seus benefícios para a RMB. Acrescenta-se a isso a força das imagens, que também integram o discurso elaborado, conforme se constata na figura 13.

O sentido é o do projeto apresentado de forma a configurar uma “Belém livre do peso” e a presença de imagem que mostra a conformação de uma metrópole dispersa, cortada por várias rodovias, passando a ideia de um acesso fácil e sem transtornos. A presença do avião também dá a expressão da modernidade e das conexões verticais do espaço metropolitano com outros.

A ideia de implantação de vários eixos viários para possibilitar a saída da cidade de Belém é concebida há 40 anos. À medida que os anos passam, essa simples ideia se transforma em projetos, ganhando o sentido de um potencial desenvolvimento metropolitano, através da modernização do seu espaço e facilidade da circulação de pessoas e de mercadorias.

Figura 13 - Ilustração das obras viárias no espaço metropolitano de Belém e a projeção da cidade-região.



Fonte: Revista Nosso Pará (2001, p. 26).

Outro enredo que desloca o tempo presente para o tempo do futuro é verificado em “Binário prepara Belém para o futuro” (figura 14). A matéria apresenta a cidade que se planeja para o futuro. Há uma necessidade em reduzir os problemas do presente e sinalizar para o que deva ser a cidade futuramente, destacando o lugar que a metrópole irá ocupar no futuro. Desta maneira, o apelo que as obras viárias estruturantes adquirem nesse espaço metropolitano tem proporções muito grandes, trazendo sempre o sentido do progresso, do desenvolvimento e da modernização, de forma que, pelo discurso, todos esses benefícios se estendem a todos na cidade, como podemos verificar no fragmento que segue:

Esta semana foi implantado o sistema binário nas avenidas Pedro Álvares Cabral e Senador Lemos. Essas importantes vias passaram a ter mão-única com sentidos opostos. As mudanças melhoraram as condições de trânsito e segurança de pedestres, motoristas e ciclistas

no local, já que são áreas de intenso tráfego de veículos. [...] Belém já é umas das maiores metrópoles da América do Sul. *É preciso se preparar para o crescimento, para atrair grandes eventos, investidores, empreendimentos*, gerar mais emprego, renda e negócios para todos (O LIBERAL, 27 de abril de 2008, Caderno Mercado, p.2 – grifo nosso).

O discurso apresenta as obras viárias essenciais para uma metrópole como Belém, que é destacada como uma das maiores da América do Sul. A cidade é apresentada como promissora para o futuro, porém, para isso, seria preciso investir na melhoria da mobilidade urbana. O discurso não apresenta oportunidade de crescimento senão aquela que atrai grandes eventos, investidores e empreendimentos, apresentando tudo de forma bem positiva.

As intervenções urbanas também são justificadas pelo discurso do caos, logo substituído pelo do devir, da certeza do desenvolvimento que o enunciado impõe ao leitor sobre essas obras. Assim, mesmo sabendo que essas obras trarão algum incômodo no momento da sua implantação, a narrativa impõe um conformismo e expectativa pelos resultados que são projetados para a cidade, conforme segue:

toda a cidade que se desenvolve precisa passar por mudanças, caso contrário a população sofre os danos de um crescimento sem planejamento. Nas últimas décadas, a cidade de Belém aumentou em muitas vezes o seu tamanho e a sua população. Sem um plano diretor e obras estruturantes de olho no futuro do trânsito, dos transportes e das pessoas, a cidade corre o risco de chegar a um estrangulamento (O LIBERAL, 27 de abril de 2008, caderno Mercado, p.2 – grifo nosso).

O discurso induz que esse caos é fruto de uma falta de planejamento, de obras estruturantes e de um plano diretor, o que reafirma uma perspectiva do senso comum. A sucessão dos enunciados por nós selecionados através do quadro 5 trará o sentido de projeção do futuro dessa metrópole, apresentada sempre de forma indispensável para o desenvolvimento da cidade e como uma certeza do sucesso e do progresso, do triunfo da cidade, que supera a sua condição de “declínio”.

Figura 14 - Reportagem que projeta as melhorias do sistema viário da “Belém do futuro” .

Binário prepara Belém para o futuro

INOVAÇÕES
Prefeitura de Belém implementa mudanças no trânsito

Esta semana foi implantado o sistema binário nas avenidas Pedro Álvares Cabral e Senador Lemos. Essas importantes vias passam a ter mão-túnica com sentidos opostos: a Pedro Álvares Cabral na direção bairro-centro, entre a Dr. Freitas e a Arthur Bernardes, e a Senador Lemos no sentido contrário, no trecho entre a Soares Carneiro e a Dr. Freitas. As mudanças melhoram as condições de trânsito e segurança de pedestres, motoristas

e ciclistas no local, já que são áreas de intenso tráfego de veículos.

Toda cidade que se desenvolve precisa passar por mudanças, caso contrário a população sofre os danos de um crescimento sem planejamento. Nas últimas décadas, a cidade de Belém aumentou em muitas vezes o seu tamanho e a sua população. Sem um plano diretor e obras estruturantes de olho no futuro do trânsito, dos transportes e das pessoas, a cidade corre o risco de chegar a um estrangulamento.

Belém já é uma das maiores metrópoles da América do Sul. É preciso se preparar para o crescimento, para atrair grandes eventos, investidores, empreendimentos, gerar mais emprego,

renda e negócios para todos. A nova Duque, a implantação de binários, as obras na nova Marquês e na Avenida João Paulo II e os avanços do Portal da Amazônia são todos novos eixos para Belém ir e vir em paz.

A Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) realizou muitos estudos técnicos antes de efetivar a mudança. Para que a população assimile essas transformações, equipes de educação de trânsito da CTBel estão na área para orientação e distribuição de panfletos informativos, principalmente para os moradores dos bairros que serão atingidos pela medida e que estão cientes do projeto da Prefeitura de Belém para melhorar o sistema viário.

PROJETO

O sistema binário é o primeiro passo de um amplo projeto que vai melhorar e organizar o trânsito na Senador Lemos e na Pedro Álvares Cabral. Além de receber asfalto novo, o que já vem ocorrendo, as duas vias terão novas calçadas, ciclovias e uma nova rua de ligação, que integrará as duas avenidas. Essas obras só podem ser aceleradas com o funcionamento do binário. Assim, começam os trabalhos de alargamento da Pedro Álvares Cabral no trecho entre a Dr. Freitas e a Arthur Bernardes, fundamentais para o trânsito de entrada e saída de Belém.

Para saber por onde está passando o seu ônibus ligue para 0800 91 1314. A ligação é gratuita.

SERVICO

PREFEITURA DE BELEM
METROPOLE DA AMAZONIA

www.belem.pa.gov.br



Mesmo com os transtornos iniciais, obra na Pedro Álvares Cabral vai pôr fim em problemas históricos do trânsito e dos transportes na área

Fonte: O Liberal, 27 de abril de 2008, caderno Mercado, p.2.

Quadro 5 - Belém: matriz discursiva que projeta o futuro para o espaço metropolitano.

Período e 2007-2010	Categoria da notícia	Jornal/edição	Título da reportagem	Codificação (ideia central do discurso)
	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 13.05.2007, Caderno Negócios, Coluna Mauro Bonna, p.5.	“Ana Júlia assume as obras do prolongamento das avenidas João Paulo II e Independência”.	A Governadora assinou junto com o prefeito Duciomar Costa a responsabilidade para a execução dessas obras. O discurso da Governadora era de que o Estado teria maiores condições de conduzi-las com maior aporte de capital, oriundo do PAC.
	Infraestrutura logística	Diário do Pará, 12.03.2007, Caderno Cidades, p. A3.	“CDP confirma que superporto da Tijoca é viável e anuncia duas obras em Vila do Conde”.	A empresa apresenta a viabilidade do Porto de Espadarte em Curuçá-PA como uma possibilidade para receber navios supergraneleiros atendendo ao aumento da demanda na produção de <i>commodities</i> . A reportagem também faz alusão ao fato de que, na década de 1980, por uma questão política, optou-se pelo Porto de Itaquí, no Maranhão. Ainda que esse projeto não tivesse se concretizado, a empresa anunciou obras no seu maior porto, o de Vila do Conde, visando a conter a grande demanda de cargas para a RMB e de exportação dos produtos paraenses.
	Infraestrutura logística	Diário do Pará, 26.06.2007, caderno Negócios, Coluna Mauro Bonna, p.4.	Porto do Boi Vivo na Ilha do Carnapijô, em Barcarena.	O discurso apresentado era de que os técnicos do Estado, junto com representantes da Prefeitura de Barcarena, estavam projetando a construção de um porto na ilha do Carnapijô, que, segundo o Plano Diretor do Município, é zona de interesse ambiental, para se transferir a exportação desse “produto” do Porto de Belém. Aqui o sentido do discurso da reportagem é o da mudança da normatização do espaço para favorecer o empreendimento projetado.
	Desapropriação	O Liberal, 13.03.2007, Caderno Cidades, p.5.	“Cartas na mesa: desobstrução da orla de Belém”.	A matéria fez um resgate ao movimento de luta social, denominado Orla Livre, e apresenta a orla em zonas. O autor, um engenheiro, destacou que cada zona da orla tem uma função social específica, mas que é visível que há muitos espaços não ocupados ou ociosos na orla que poderiam ser usados em benefício da população como terminais hidroviários, praças etc.
	Integração metropolitana	Diário do Pará, 06.11.2007, Caderno Cidades, p.6.	“Mosqueiro a meia hora de distância”.	A reportagem trata da integração das ilhas de Outeiro e Mosqueiro à parte continental de Belém por meio de três pontes rodoviárias. O discurso apresenta o projeto como uma possibilidade para proporcionar a expansão urbana e o crescimento da cidade ao longo da faixa em contato com o rio. Prevê, inclusive, a atração de hotéis para se situar ao longo do trajeto.

Período e 2007-2010	Desapropriação	Diário do Pará, de 06.04.08, Coluna Repórter Diário, p. A2.	“Prefeito de Belém pretende doar a CDP à Rua Ruy Barata”.	A matéria retomava o discurso do conflito porto x cidade e apresenta um discurso de racionalização de espaços, baseado em uma seletividade de usos, em que a rua deixaria de ter o seu papel social e passaria a ser obstruída para que a CDP pudesse retomar e intensificar as suas atividades no Porto de Belém, em troca de espaços retroportuários ao longo da Avenida Marechal Hermes, onde a Prefeitura deveria instalar um espaço de alimentação e “revitalizar” a área do Bairro do Reduto.
	Infraestrutura logística	O Liberal, 04.05.2008, Caderno Cidades, p.5.	“Belém pode integrar Atlântico e Pacífico”.	Nota-se uma antecipação desse discurso de racionalização dos fluxos de <i>commodities</i> (soja e minérios), projetando a cidade como uma controladora de uma nova rota marítima que cortaria os rios da Amazônia até o Peru. O sentido posto é o da projeção futura de uma intensificação da produção e circulação dessas mercadorias, que, para competirem no comércio global, não teriam alternativa senão os investimentos em projetos logísticos integrados em direção ao Norte do Brasil. É nesse sentido que a matéria destacava a metrópole e sua importância pela sua localização geográfica estratégica mais próxima da foz da bacia hidrográfica e com um calado maior que o Canal do Norte, em Macapá.
	Infraestrutura logística	O Liberal, 03.05.2008, Caderno Atualidades, p.6.	“Porto de Inhangapi pode ser saída para boi em pé”.	Est é a primeira das referências em jornais que fala da construção da Plataforma Logística. Por meio dela é criado o discurso de viabilidade econômica do Porto Pernambuco para a exportação de bois vivos para o exterior, solucionando o problema da entrada de caminhões carregados com esses animais em Belém para serem embarcados no seu porto.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 15.05.2008, Caderno Mercado, p.3	“Transporte nos rios ajudará Belém”.	A reportagem fez uma apresentação genérica da cidade, que possui uma extensa drenagem fluvial e dezenas de ilhas, e apresenta o projeto D-Fluvial, da professora Maísa Tobias, a qual, posteriormente, seria superintendente da SEMOB na gestão do atual Prefeito Zenaldo Coutinho.
Período e		Diário do Pará,	“Nova Perimetral vai	Necessidade em enfatizar que a obra trará benefícios. A reportagem afirmou que a intervenção beneficiaria diretamente milhares de moradores.

	Mobilidade urbana	03.07.2008, Caderno Cidades, p.6.	beneficiar quatro bairros”.	Aqui destacamos o verbo beneficiar, conjugado no futuro do presente, indicando como uma certeza próxima de acontecer e apresentado sempre de forma inquestionável de contestação. Isso a despeito de uma previsão anunciada na reportagem de que 200 imóveis seriam desapropriados para que todas as melhorias fossem executadas.
	Integração metropolitana	O Liberal, 11.03.2009, Caderno Atualidades, p.5.	“Pontes vão integrar Belém a Mosqueiro”.	A reportagem anunciava o projeto da Prefeitura de Belém de interligar as ilhas de Caratateua e Mosqueiro com o continente, criando uma via chamada de litorânea. Mesmo sabendo que se trata de um projeto antigo, o discurso é o da certeza, de que o projeto vai sair do papel. Além do discurso da vontade, da verdade, que se projeta para Belém, o exemplo dado é sempre o de cópia de um modelo de cidade que já é vitrine de modernidade, sobretudo de atração turística. Essa ideia fica explícita na fala do então secretário de urbanismo, Sérgio Pimentel, que afirma para o jornal que em longo prazo esse projeto significaria crescimento acelerado para Icoaraci, Outeiro e Mosqueiro. Acrescenta que, com a interligação, Mosqueiro seria para Belém o mesmo que a Barra da Tijuca é hoje para o Rio de Janeiro.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 04.10.2009, Caderno Atualidades, p.2.	“Ação metrópole descarta congestionamentos”.	Novamente há uma afirmação concisa de que a obra diminuirá os congestionamentos. Esta afirmação segue com vários detalhes do projeto técnico de todas as obras viárias do programa. Além da afirmação concisa, há também a presença de um discurso de exaltação ao programa, que é afirmado como a grande solução para o trânsito da cidade.
Período e 2007-2010	Integração metropolitana	O Liberal, 06.12.2009, Caderno Atualidades, p.11.	“Ponte é a esperança de futuro melhor”.	O enunciado do jornal demonstra a situação das comunidades que seriam “beneficiadas” com a implantação do projeto de interligação do território. O jornal apresenta vários benefícios do projeto, entre eles, o que iria melhorar a qualidade de vida da comunidade do Fama; o que diminuiria a distância entre Belém e Mosqueiro para 30 km; o de melhoria do transporte público nas duas ilhas. Porém, na reportagem houve omissão dos possíveis impactos, já que a área abrange um ecossistema fluvio-marinho no estuário da Baía de Santo Antônio, bastante sensível e ainda relativamente conservado, o que poderia ficar ameaçado com a expansão urbana.

	Infraestrutura logística	O Liberal, 20.05.2010, Caderno Especial Portos do Pará, p.4.	“Vila do Conde o maior porto da Amazônia”.	O Caderno Portos do Pará desta edição do jornal O Liberal mostra a estrutura de cada porto operado pela CDP. Um fato revelado nos mostra as estratégias para aumentar a capacidade do Porto de Vila do Conde e favorecer outro uso ao porto de Belém; objetivo esse que começou a ser alcançado com a implantação da Alça Viária. Segundo o enunciado, a inauguração do novo sistema viário possibilitaria que as cargas de Belém se transferissem para Barcarena e que o Porto de Belém pudesse, dessa forma, ser “revitalizado” para integrar o complexo Turístico da “Estação das Docas.” Para justificar o que se projeta para a área do Porto de Belém, são colocados em evidência alguns fatores técnicos, como a pouca profundidade do calado, o cais inadequado e o conflito da cidade x porto. Entretanto, mesmo evidenciando as vantagens competitivas que o Porto de Vila do Conde teria sobre o Porto de Belém, a reportagem já define a transferência das operações e a “Revitalização” do Porto de Belém (REVAP) como algo definido em seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Complexo Portuário do Rio Pará, que compreende esses dois portos e mais o Porto de Miramar e Sotave no Outeiro. A reportagem utiliza-se de termos como “defasagem do porto de Belém”, “obsoletas instalações”, “redução do tráfego pesado em Belém”, como elementos que justificam a vontade de alguns técnicos da CDP, governo do Estado e empresários, de projetar outro uso para aquele espaço.
Período 2011 - 2014	Mobilidade urbana	Diário do Pará, 18.04.2011, Caderno Política, p.A3.	“Belém ganhará mais dois acessos expressos”.	A reportagem apresenta dois projetos de vias expressas propostos pelo Deputado José Priante ao Ministério dos Transportes para que a cidade tenha duas avenidas alternativas. A reportagem apresenta, ainda, dados de que tais avenidas reduziram até 70% do fluxo na BR-316.
	Mobilidade urbana	O Liberal, 10.02.2012, Caderno Atualidades, p.10.	“Estado garante R\$ 320 milhões para transporte”.	Trata-se da aquisição de um novo empréstimo junto à JICA, por meio da qual o Governo do Estado pode retomar as obras do Programa “Ação Metrópole”. Entretanto, percebemos uma diferença na forma como o discurso é apresentado pelo jornal, permanecendo uma dúvida no ar, haja vista que em nenhum momento o jornal fala de melhorias no trânsito ou no prazo de conclusão das obras. A conjugação do próprio verbo indica-nos sempre uma incerteza em relação às mesmas.
				A reportagem destacou um projeto de transformar o Porto da Sotave, na

	Infraestrutura Logística	Diário do Pará, 12.02.2012, Caderno Belém, p. A20.	“Pará vai abrigar o maior porto de grãos do país”.	Ilha de Caratateua, zona norte de Belém, no maior terminal de grãos do Brasil. O discurso apresentado aponta que a região Norte do País despontava como o maior potencial logístico, através do chamado Arco Norte. A reportagem destacou que a região de Belém é essencial em função da sua “localização estratégica”. A expectativa no projeto aparece no discurso que afirma que “não haverá interferência negativa na operação”. Mais uma vez temos a minimização ou até a negação dos impactos como forma de melhor justificar e convencer sobre a eficiência dos projetos.
	Infraestrutura Logística	O Liberal, 03.03.2012, Caderno Poder, p.4.	“Galpões da CDP darão lugar a contêineres”.	Aqui temos a circulação da ideia de desativação do Porto de Belém retomando novamente. Essas ideias ressurgem sempre em um momento oportuno e são guardadas na memória das instituições e dos dispositivos midiáticos. Neste caso, reapareceu o projeto de potencialização e aumento do fluxo de cargas no Porto de Belém. A reportagem apresenta que isso traria grandes benefícios para a CDP, e geraria emprego e renda na cidade em função de que as cargas movimentadas em contêineres são de maior valor agregado. A ideia era a de aumentar a capacidade operacional do porto e fazer uma permuta com a prefeitura, trocando a Rua Rui Barata por áreas retro-portuárias ao longo da Avenida Marechal Hermes.
	Infraestrutura Logística	O Liberal, 14.03.2012, Caderno Poder, p.5.	“Ampliação do porto inclui mudanças na urbanização”.	Para afirmar o discurso e a ideia do projeto de “revitalização”, o enunciado apresenta vários ganhos que a cidade passaria a ter na recuperação e valorização urbanística, com grandes obras voltadas ao lazer e a prestação de serviços turísticos. Mais uma vez, o discurso é o de conciliar o uso portuário em uma determinada área com a cessão à Prefeitura de outra parte, como compensação ao projeto.
Período 2011 - 2014	Mobilidade urbana	O Liberal, 31.05.2012, Caderno Atualidades, p.9.	“Restrição a caminhões já está valendo no Centro”.	A restrição de veículos pesados acima de 5 toneladas em algumas ruas do centro de Belém foi apresentada na reportagem como uma solução para diminuir os congestionamentos nesta área da cidade, onde “a questão do trânsito em Belém é urgente e a regularização do tráfego de veículos pesados vai contribuir muito nesse sentido”. O sentido do discurso é o da necessidade em normatizar os espaços de circulação na cidade, sobretudo ligado ao setor de cargas, que é responsável pela distribuição de produtos na área comercial de Belém.

Mobilidade urbana	O Liberal, 26.06.2012, Caderno Atualidades, p.11.	“Realizado o 1º teste do ônibus do BRT”.	O discurso da reportagem a exacerbou os termos positivos ao projeto. Além de utilizar a conjugação do verbo, de forma a induzir o sentido de certeza aos “benefícios” do mesmo, assim como as expressões frases que incluem “trará conforto”, “tecnologia ao usuário”, “redução de ônibus na Almirante Barroso”. Outra característica desse discurso foi o de apresentar o modelo de cidade que se pretende implantar. A referência positiva é dada sempre a outra cidade, no caso, a Curitiba, em vez de ressaltar as particularidades internas da Região.
Infraestrutura Logística	Diário do Pará, 15.03.2013, Caderno Política, p. A3.	“Construção de ferrovia deve começar até início de 2015”.	A reportagem tratou da obra de implantação do prolongamento da Ferrovia Norte-Sul, desde o Município de Açailândia – MA até o Porto de Vila do Conde, em Barcarena. Apresentado com um discurso bem positivo, o enunciado destacou o tempo de espera para que ele saísse do papel e o fato de possibilitar o desenvolvimento de uma ampla região ao longo do caminho, dinamizando alguns projetos agropecuários e minerais no seu percurso. Além disso, destacou que a ferrovia atrairia as cargas para serem escoadas para o Porto de Barcarena, e que no futuro poderia até ter uma extensão, quando o Porto do Espadarte fosse construído. Não são mencionados, em nenhum momento, possíveis impactos socioambientais que a mesma poderia provocar, ao cortar territórios quilombolas, projetos de assentamentos e comunidades, sobretudo em Barcarena, em seu pátio de manobra.
Mobilidade urbana	Diário do Pará, 12.06.2013, Caderno Belém, p. A4.	“Obras do BRT serão retomadas nesta quinta”.	O discurso informou a retomada das obras do BRT não mais com a expectativa de outras reportagens. Nesta, é noticiado que a prefeitura assinou novo contrato de financiamento com a Caixa Econômica Federal e, tão logo o agente financiador liberasse o valor, as obras iniciariam. A ideia neste discurso parece ser o de provocar no leitor uma dúvida sobre a credibilidade da obra.
Mobilidade urbana	O Liberal, 16.11.2014, Caderno Cidades, p.5.	“Bicicleta é boa alternativa de transporte”.	O enunciado apresenta a bicicleta como um veículo que pode ser uma alternativa nos deslocamentos de médias distâncias na Região Metropolitana. Algumas vantagens ao seu uso foram apresentadas. A narrativa está no presente, aparecendo, portanto, como realidade atual, mas, algumas vezes, projeta para o futuro aquilo que se deseja, no sentido de que “a bicicleta poderá ser uma excelente alternativa de transporte para uma significativa parcela da população, principalmente para os de baixa

				renda”. O foco não é o das cidades sustentáveis e o dos veículos não-motorizados, mas o de melhorar as condições de mobilidade urbana para os usuários que mais utilizam o veículo, que aqui estão associados à população de baixo poder aquisitivo. Não foi feita, em nenhum momento, uma menção ao incentivo ao uso regular da bicicleta como transporte urbano.
Período 2011 - 2014	Mobilidade urbana	O Liberal, 28.12.2014, Caderno Atualidades, p.6.	“Ação Metrópole vai levar BRT até Marituba”.	As obras do BRT na BR-316 não se iniciaram e o sentido da reportagem foi o de amenizar as frustrações da população em relação à sua demora. As vantagens e os detalhamentos do projeto foram reforçados para circular a ideia dos benefícios da obra para a população. Fala-se, assim, em redução do tempo de deslocamento entre Marituba e Belém para 30 minutos e em diminuir a quantidade de ônibus ao longo da BR-316. Além de projetar o futuro desejado, o discurso posto é o da racionalização do tempo e do espaço, revelando o modelo de organização da economia pautado na organização <i>just in time</i> .
	Infraestrutura Logística	O Liberal, 15.06.2015, Caderno Atualidades, p.7.	“Projetos de novas ferrovias avançam agora no Pará”.	A reportagem apresenta vários projetos de ferrovias que estavam sendo pensados para levar a produção do Pará e do Mato Grosso para serem exportados pelo Porto de Vila do Conde. O discurso de que o Pará tem grandes “vocações logísticas” é sempre apresentado, afirmando que o Estado será o grande escoador de <i>commodities</i> do País. A narrativa já colocava como certa as substituições das exportações pelos portos do Norte do País. O destaque entre eles foi dado ao Porto de Vila do Conde, que é apresentado como um complexo portuário e industrial consolidado, o que favoreceria a instalação de novas empresas, pois podiam compartilhar a infraestrutura já implantada. Como projeções para o futuro, com a intensificação das cargas, está sendo planejado um superporto público em Colares e é prevista a inclusão de um ramal ferroviário da Ferrovia Paraense (FEPASA) para isto. Nesse sentido, o discurso concebe grandes transformações e obras estruturantes logísticas em todo o Estado, abrangendo o espaço metropolitano de Belém.

Fonte: Elaboração própria, 2015.

Os discursos apresentados se aproximam e têm como foco o planejamento estratégico, que destaca para alguns objetos espaciais uma racionalidade que, na grande maioria das vezes, têm bases econômicas fortes, deslocando o espaço metropolitano de Belém para relações extrarregionais. A cidade é (re)inventada, passa por uma metamorfose de obras e projetos que visam à modernização dos espaços, e a flexibilização para uma lógica da circulação de pessoas e de cargas.

O discurso único bastante enfatizado é o de diminuir ou mesmo reduzir os transtornos para que se tenha nesse espaço supracitado uma eficiente mobilidade urbana. Por isso, há um apelo frequente dos jornais, em que o foco, tanto negativo quanto positivo, é dado à necessidade da integração metropolitana, que se configura apenas pelo transporte, com a abertura de novas vias de circulação ou a implantação de um transporte coletivo integrado. Outras pautas importantes das funções públicas comuns a esse espaço metropolitano dificilmente são tratadas nos enunciados em nível metropolitano, como a habitação, a política de resíduos sólidos e o uso e a ocupação do solo urbano metropolitano.

Verificamos que a realidade e o discurso parecem se distanciar. Os objetos e os projetos ganham certa autonomia, emergindo uma vontade de conceber uma “nova” cidade, que se utiliza dos dispositivos midiáticos e das imagens ilustradas como uma forma de representação do espaço. Esses discursos e as imagens mostram a cidade do futuro. Seus termos são significativos, pois o que se mostra é intencional, para convencer e ganhar a adesão da população, cujo apelo é principalmente a modernização do espaço e a ideia da chegada do “novo”.

Nesse sentido é que os discursos precisam ter certa repetição, sempre sendo reafirmados e apresentados como a solução para o problema da cidade, uma vez que independentemente do jornal que está sendo noticiado, ele pertence à mesma formação discursiva, que projeta a cidade que um determinado grupo deseja. Assim, a determinação do que deve ser mostrado da cidade é respaldado pelo anseio da sua transformação e da sua inserção em relações mais globais.

No próximo tópico, analisaremos o discurso presente em alguns planos de mobilidade urbana projetados para Belém e para o seu espaço metropolitano.

4.4 O discurso nos planos metropolitanos da Grande Belém

O processo de estruturação do espaço metropolitano de Belém sempre esteve na pauta de vários planos, sobretudo os de transporte, que concebem uma integração urbano-regional. Neste tópico, analisaremos o discurso presente nas diretrizes dos planos do passado, como o Plano de Desenvolvimento da Grande Belém, o Plano de Estruturação Metropolitana e o Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana de Belém, e dos mais recentes, o do Sistema *Bus rapid transit (BRT)*, do Programa “Ação Metrópole”. Por meio deles, verificaremos a continuidade das ideias concebidas que ajudaram a desenhar, através das obras e projetos viários, a configuração atual do espaço metropolitano.

É importante salientar o papel que o planejamento adquire no momento da elaboração dos primeiros planos estruturantes do território metropolitano, idealizados no auge do período dos governos militares e cujo sentido era o de maior racionalidade do espaço. Através da integração dessa região com o território nacional, reforçava-se a centralidade da cidade na região amazônica, considerando a importância que ela adquire na circulação regional de cargas e pessoas para outras cidades amazônicas (CORRÊA, 1989).

Esse tipo de planejamento físico-territorial foi e ainda é bastante utilizado por técnicos que elaboram os planos metropolitanos de Belém, mesmo aquele que seguem o atual e recorrente modelo de planejamento estratégico¹⁸. Esses planos apresentam um discurso de exaltação da racionalidade técnica, cujo ideário de cidade pressupõe o reforço da fragmentação do espaço em diferentes usos propostos pelos zoneamentos municipais.

Pensar a elaboração desses planos metropolitanos é importante para analisar como a questão urbana e metropolitana foi idealizada por cada um e qual era o objetivo e foco que as diretrizes deles determinavam para o espaço metropolitano de Belém. É o que nos propomos analisar a partir de agora.

¹⁸ Segundo Souza (2010), o planejamento estratégico remete tanto ao ambiente do planejamento empresarial quanto ao do Estado, sob a ótica do modelo dos governos militares, que incorpora uma dimensão política aos planos urbanos associados a uma dimensão “mercado-fila”. O autor destaca que na maioria das vezes o interesse privado triunfa sobre o interesse coletivo da cidade.

4.4.1 O PDGB e a integração viária metropolitana

O Plano de Desenvolvimento da Grande Belém (PDGB) foi elaborado em 1975, no período dos governos militares. O seu objetivo principal era propor alternativas de ocupação e expansão urbana para a RMB, que seriam definidas através da implantação de eixos rodoviários. Corrêa (1989) destaca que o modelo estrutural do PDGB propôs um zoneamento para o uso do solo urbano através de áreas para as atividades econômicas, institucionais e de moradia, cuja intenção era minimizar o adensamento urbano na área da Primeira Légua Patrimonial.

No que se refere ao zoneamento, o PDGB orientou o controle da expansão urbana com objetivo de evitar a expansão excessiva e com densidades inadequadas através de uma política de ocupação e expansão urbana no sentido de:

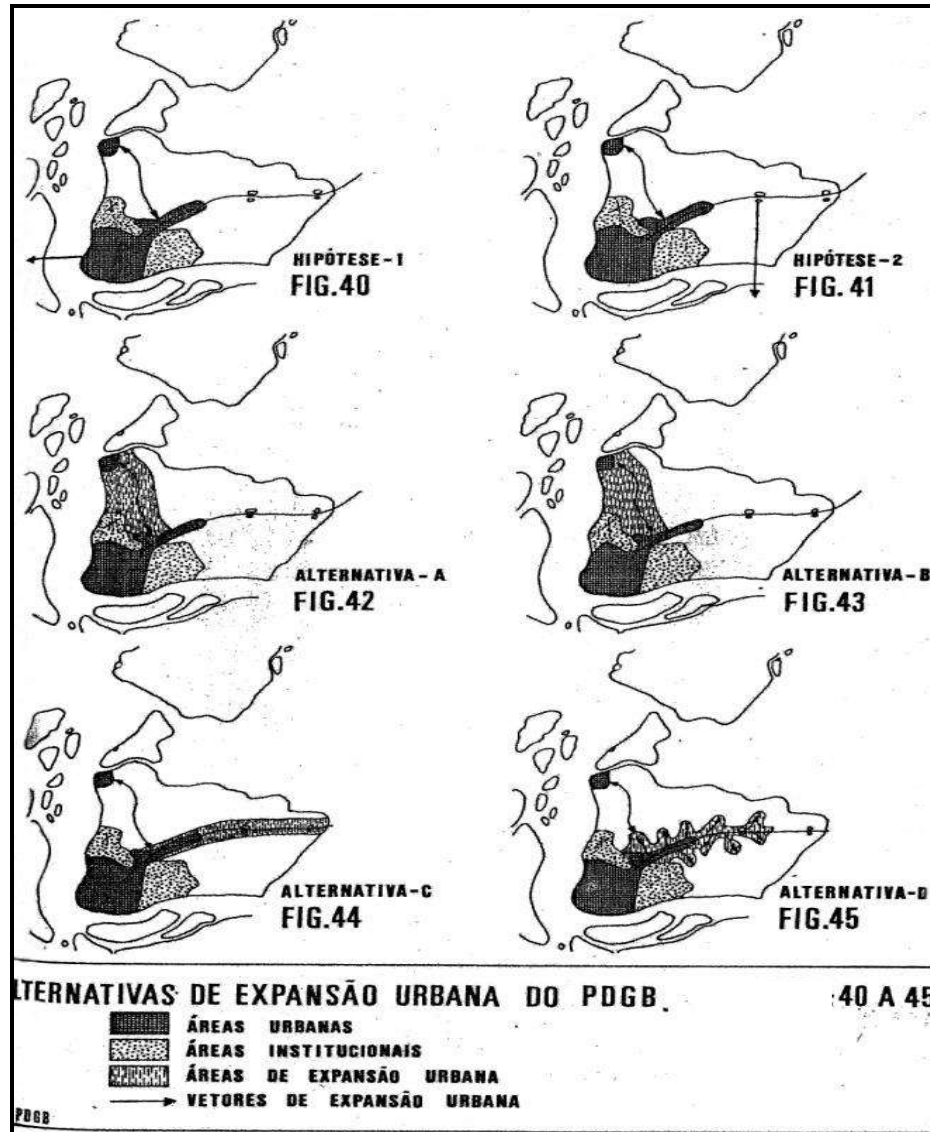
- 1) Respeitar as tendências espontâneas de expansão;
- 2) Possibilitar uma integração entre a área urbanizada e a de expansão;
- 3) Evitar a ocupação de baixadas inundáveis ainda livres;
- 4) Evitar uma urbanização descontínua.

Entretanto, o conjunto de diretrizes de uso e ocupação do solo indicadas no plano, em geral, não se mostraram realistas e tampouco executáveis, inclusive por tratarem como ilegais as ocupações espontâneas na periferia, negando sistematicamente sua existência como fator a ser incorporado pelo planejamento. É importante destacar que a elaboração desse plano segue as estratégias de ação do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia, adotando um discurso desenvolvimentista, racionalista, funcionalista e integrador, tendo um estilo autoritário, com a centralização do planejamento nas mãos do Estado.

No que tange às diretrizes de expansão urbana, o plano propôs 6 alternativas de expansão da cidade (figura 15). As hipóteses 1 e 2 indicavam um sentido para as áreas insulares mais próximas das áreas centrais. Essa proposta foi, de imediato, recusada em função das condições geomorfológicas e por necessitar transpor a Baía do Guajará e o Rio Guamá. As alternativas A e B direcionavam a expansão da cidade seguindo o traçado da Avenida Augusto Montenegro; as alternativas C e D direcionavam a

expansão no sentido da BR-316; e a alternativa D previa um modelo de penetração no território continental da RMB, similar ao sistema de vias do tipo “espinha-de-peixe”.

Figura 15 - Alternativas de expansão urbana do PDGB.

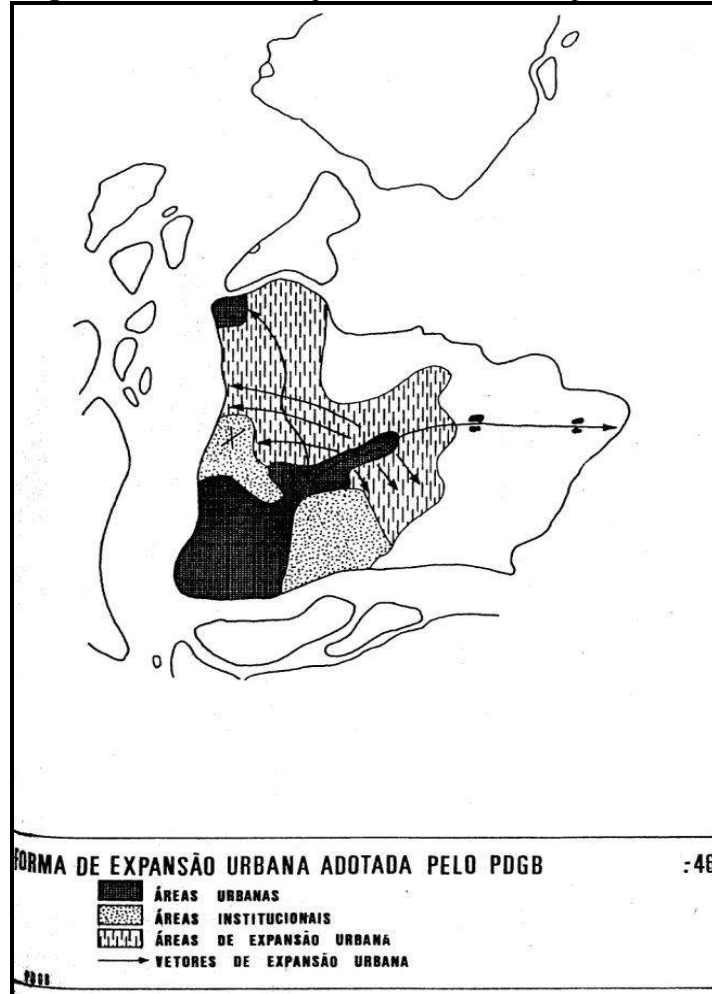


Fonte: CODEM (1975).

O discurso da implantação das estruturas viárias reforça um caráter flexível em relação aos elementos geomorfológicos de Belém, adaptando-os às condições do sítio. Verificamos que os fatores físico-territoriais determinavam as propostas de ordenação do território, nas quais as questões sociais apresentam pouca relevância.

Seguindo esses preceitos, foi escolhida uma junção dos modelos apresentados como alternativas de expansão urbana, baseada em uma configuração de “Y”, orientando uma frente de ocupação em direção à Avenida Augusto Montenegro e outra em direção à Rodovia BR-316, que reforçaria as relações metropolitanas, garantindo também a integração extrarregional (figura 16).

Figura 16 - Modelo de expansão urbana adotado pelo PDGB.



Fonte: CODEM (1975).

Corrêa (1989) explica que, apesar do detalhamento técnico, as proposições feitas são superficiais e generalistas, pois não abordavam questões sociais cruciais nem era seu objetivo compreender os impactos sobre o desenvolvimento social.

Os discursos presentes nas diretrizes deste plano são no sentido de projetar a expansão urbana de Belém por meio dos eixos de circulação. Desta forma, o plano concebeu várias alternativas, orientando o sentido de crescimento urbana da cidade.

Entretanto, esse estudo é simplista do ponto de vista do zoneamento urbano e uso do solo, não considerando como determinantes para o ordenamento urbano que se pretendia as instituições já instaladas no espaço urbano.

As questões mais determinantes são as características físicas do espaço, como a sua geomorfologia, onde o plano orientou a expansão dos eixos viários e crescimento urbano para áreas de maior altitude no sítio urbano.

4.4.2 O PEM e a integração viária metropolitana

O Plano de Estruturação Metropolitana (PEM) trouxe alguns avanços em relação ao PDBG, sobretudo no que se refere à aproximação do processo de elaboração dos projetos com a sociedade civil. Corrêa (1989) destaca que a empresa responsável pela preparação do plano teve a preocupação de romper o isolamento na elaboração, aproximando-se, de forma extraoficial, das organizações populares, para incorporar as experiências e as necessidades diagnosticadas por tais organizações. Esse fato é de extrema importância porque sinaliza para um rompimento em conceber o planejamento territorial de maneira autoritária pela “mão forte” do Estado. O discurso apresentado de forma sistemática segue alguns sentidos, como a objetividade, historicidade, racionalidade, totalidade e integração, observadas a seguir:

de objetividade, através do qual procura-se dar representação aos fatos, tal como a existência empírica, nas suas relações causais [...]; de historicidade, que visa captar a realidade do espaço metropolitano de Belém, dentro de um contexto nacional e de seus aspectos regionais e locais [...]. Através da categoria de historicidade, tentou-se apreender a realidade como transição e mudança. De racionalidade, através da qual é transmitida à consciência do pesquisador, a objetividade e historicidade do real [...]; de totalidade, cuja formulação conduz à consciência de que os fatos a serem analisados não são independentes do âmbito histórico-cultural da nação como um todo (GEOTÉCNICA, 1980, p.32-34).

O principal objetivo do plano era orientar a estruturação urbana e o ordenamento espacial, com a finalidade de incentivar a produção habitacional controlada, gerando emprego e renda por meio das construções (CORRÊA, 1989). Mesmo que o PEM tenha avançado em relação ao PDGB, considerando alguns elementos sociais no processo de produção do espaço urbano, destaca-se que a sua concepção foi a do controle do território pelo Estado.

As projeções feitas para a organização espacial se caracterizaram pela busca da “desconcentração concentrada” das atividades terciárias em núcleos estratégicos, concebidos para serem subcentros metropolitanos (figura 17).

Corrêa (1989) destaca que os elementos estruturais da dimensão espacial metropolitana são apresentados no PEM com elevado nível de abstração, e, segundo o autor, não são relacionados com os processos sociais que originaram tal configuração.

Apesar de apontar categorias de análise e proposições mais avançadas, o plano não levou em consideração as rugosidades do processo histórico e social, presente neste espaço, como variável a ser considerada na formulação das alternativas de organização do espaço metropolitano. As proposições da estrutura viária e do transporte urbano são bastante restritas e setoriais, sobretudo as referentes à regulação da circulação de cargas na RMB. O discurso da época era a estruturação urbana por meio do sistema viário hierarquizado. Nesse sentido, o enunciado é o da normatização do espaço metropolitano, através da implantação de fixos que controlariam o fluxo de cargas. Dentre essas medidas destacam-se:

- 1) A implantação de um terminal de cargas no Distrito Industrial de Ananindeua, com o objetivo de recepcionar o crescente fluxo de caminhões para o núcleo central metropolitano;

- 2) A construção de um novo Terminal Hidroviário de Passageiros em Miramar, com a finalidade de desconcentrar o fluxo no Porto de Belém e atender às localidades oriundas da região do arquipélago do Marajó;

- 3) A racionalização das funções portuárias da RMB através da utilização do Porto da Vila do Conde (Barcarena) e da melhoria do Porto de Belém.

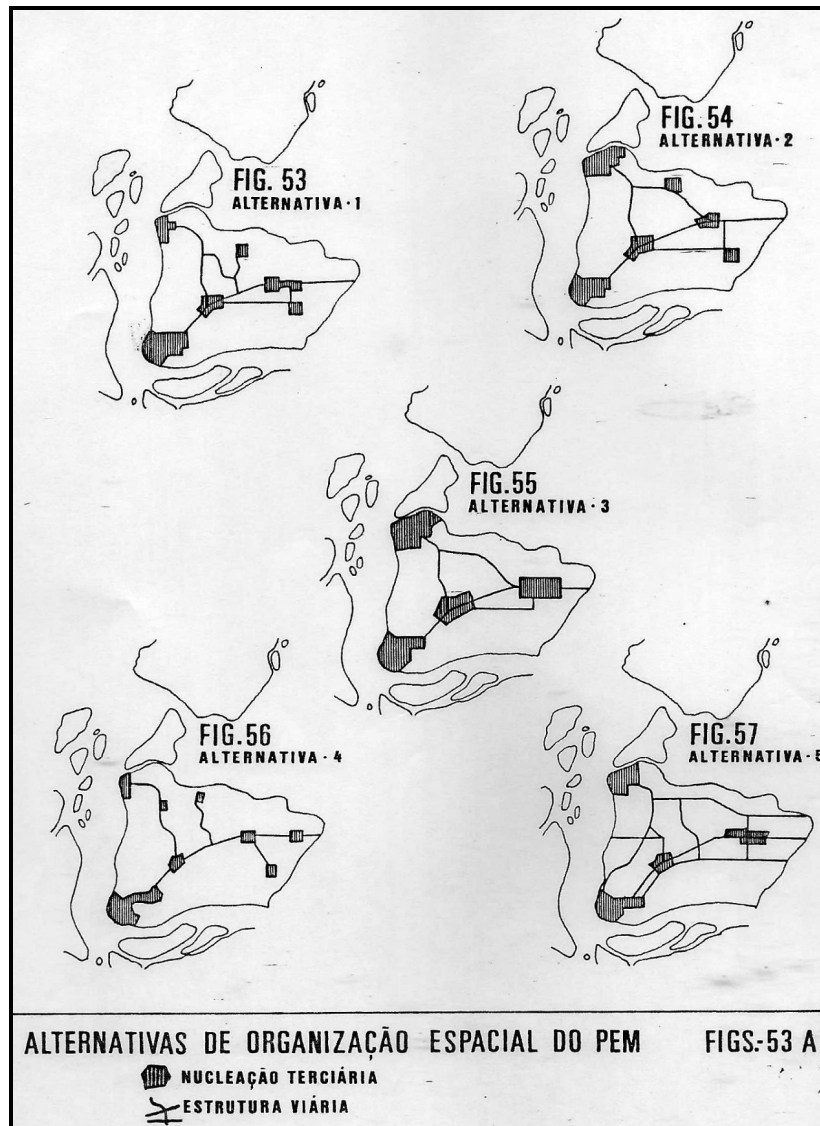
Apesar dessas medidas não terem sido implementadas pelas políticas governamentais da época, elas foram resgatadas e executadas nos anos seguintes. No caso do Terminal Hidroviário de Passageiros, foi seguida a mesma ideia do plano para desconcentração dos fluxos de passageiros, sendo construído na gestão do governo de Ana Júlia, porém, no de Simão Jatene não foi autorizado o seu uso pela Companhia de Portos e Hidrovias do Pará (CPH), que alegava irregularidades técnicas da obra.

Corrêa (1989) faz uma crítica ao PEM. Segundo ele, resultou o plano em grande fracasso sobre a problemática urbana, pois não retratou com profundidade a realidade socioespacial metropolitana, não obteve a integração dos demais municípios e o corpo

técnico das secretarias de execução das políticas urbanas eram carentes de conhecimentos.

Assim como os jornais, os planos são dispositivos que evidenciam o poder, por meio de uma corrente de pensamento normativo e racional, que dificilmente são questionáveis. O espaço concebido nos planos reflete, por um lado, o desejo de transformação da cidade por técnicos que acaba sendo disseminado nos jornais de grande circulação e defendido, principalmente, por uma classe média que defende a ideia da apropriação desigual do espaço urbano e que prioriza o transporte individual em detrimento do transporte público.

Figura 17 - Alternativas de organização espacial do PEM.



Fonte: Geotécnica (1980).

4.4.3 O PDTU como base para o Programa “Ação Metr pole”

O Plano Diretor de Transporte Urbano de Belém de 1991 foi elaborado por meio de uma coopera o técnica do Governo do Estado do Pará, através da COHAB, com a JICA, do Governo do Japão. O seu principal mote estava na organiza o do sistema de transporte metropolitano com a implanta o de linhas troncais integradas; redimensionamento das linhas de transporte coletivo metropolitana; prolongamentos e/ou implanta o de vias urbanas; constru o de terminais de integra o; proje o de demanda de tráfego futura; e organiza o do uso do solo através dos corredores troncais de transporte público de massa.

Além dos prognósticos e do discurso que se aproxima da problemática do transporte metropolitano com o intuito de projetar uma soluço no futuro, o plano utiliza ilustra es para representar a cidade desejada, conforme se observa na figura 18. A ilustra o, carregada de intencionalidade, evidencia uma cidade com um trânsito tranquilo, presença de pessoas circulando nas calçadas e outras na parada esperando o coletivo passar.

Figura 18 - Concep o da Avenida Almirante Barroso com o sistema de ônibus troncal.



Fonte: COHAB (1991).

Entretanto, o PDTU de 1991, pouco conseguiu externalizar¹⁹ o que foi projetado, com exceção da implantação e prolongamento de algumas vias que já tinham sido previstas desde o PDGB. Todavia, é com o PDTU, de 2001, que algumas ações mais concretas parecem ter desenhado um cenário de integração do transporte metropolitano.

Mesmo que não se tenha conseguido implantar a maioria das suas recomendações, o plano foi o que teve o mais abrangente prognóstico de estudos relacionados à questão do transporte na RMB.

Em 2001 o PDTU foi atualizado, passando a abordar a temática com maior abrangência técnica, territorial e maior possibilidade de soluções urbanas. Como técnica de coleta dos dados, utilizou pesquisa de entrevistas de domicílios de forma a caracterizar os motivos dos deslocamentos e os veículos utilizados, além, também, de pesquisa de demanda de fluxos nos corredores de tráfego (*screen lines e cordon lines*), cujo objetivo era quantificar o volume e demanda para cada tipo de modal de transporte.

Em suas intenções o plano prevê o compartilhamento de diversos tipos de veículos no deslocamento urbano, destacando a bicicleta e o transporte fluvial, com possibilidades de integração com o restante do sistema de transporte público coletivo.

Diferente do primeiro plano de 1991, a atualização do PDTU de 2001 abordou a situação da mobilidade urbana de forma mais complexa, procurando de fato entendê-la inicialmente, para depois buscar as reais soluções para a realidade do espaço metropolitano, conforme podemos verificar em relação a alguns problemas identificados:

A precariedade observada no sistema viário atual decorre de fatores diversos, tais como a ausência de gerência de pavimento, precariedade da rede de drenagem urbana, inobservância de critérios técnicos de construção, ausência de um sistema de vias implementado hierarquicamente e regulamentação de todas as atividades relativas ao trânsito em toda a RMB, principalmente no que se refere ao transporte de cargas [...] a inexistência de mecanismos de gestão do sistema de transporte público metropolitano foi mencionada como grave problema a ser solucionado prioritariamente. O sistema gestor metropolitano, com a participação do Estado e de todas as prefeituras da região foi indicado como caminho para suprir as necessidades de

¹⁹ É importante destacar que o cenário de elaboração do PDTU de 1991 correspondeu a um período de intensas transformações na política normativa e institucional nas RM's. No caso específico, a RMB, houve uma ampla reforma administrativa e a extinção da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), no âmbito do Governo Federal e da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), em âmbito estadual, ocorrendo a transferência da gestão do sistema de transporte metropolitano para a jurisdição do Município de Belém, através da Companhia de Transportes do Município de Belém, a CTBEL (PINHEIRO et al., 2014).

gestão atual do sistema de transporte público (COHAB, 2001, p.10-14, grifo nosso).

Neste fragmento extraído do documento, observamos um discurso que procura indicar vários problemas que comprometem a mobilidade urbana do espaço metropolitano de Belém, bem como apresentar, de fato, soluções a serem executadas através das proposições do plano. Nesta continuidade, o enfoque do discurso está na integração da gestão metropolitana de transporte público, através de um compartilhamento do gerenciamento entre Estado e as prefeituras da RMB, associada à implantação de uma tarifa única.

No que tange às obras de prolongamento e de implementação de avenidas, o plano foi mais pontual, em relação aos outros que o antecederam, destacando apenas 6 corredores viários prioritários como proposta (figura 19), entre eles:

1) O prolongamento da Avenida João Paulo II (antiga 1º de Dezembro) – esta via foi destacada como a principal opção alternativa de tráfego de entrada e saída de Belém, sem utilizar os corredores Almirante Barroso/BR-316. Seu projeto inicial é o de interligar até o complexo rodoviário da Alça Viária;

2) A implantação da Avenida Independência – o plano recomendava a construção de uma via ao longo da faixa do linhão de transmissão de energia da Eletronorte na porção nordeste da RMB, com adoção de três faixas por sentido, o que possibilitaria a transformação em corredor de linha troncal;

3) A abertura da Avenida Liberdade – envolve a implantação de uma avenida ao longo do linhão de transmissão de energia da Eletronorte na porção sul do território da RMB. Esse projeto viário está projetado para cortar a Área de Proteção Ambiental de Belém (APA) e se transformar em uma avenida semiexpressa para veículos pesados que adentrem a área portuária da porção sul da cidade;

4) Prolongamento da Avenida Pedro Miranda – um projeto que envolve a interligação das Avenidas Pedro Miranda com a Rodolfo Chermont. Todavia, há a necessidade de transpor algumas áreas institucionais da Primeira Léguas Patrimonial, entre eles o Aeroporto Júlio César e a área da Aeronáutica.

Figura 19 - Proposta de estruturação do sistema viário metropolitano.



Fonte: COHAB-PA (2000)

Analisando a figura 19, observamos que os principais projetos de implantação de novas vias no espaço metropolitano seguem as diretrizes do PDTU de 2001. Além da proposição de uma hierarquização viária metropolitana, o plano previu a implantação de uma rede cicloviária, como alternativa no deslocamento de pessoas, sobretudo nos bairros da Primeira Léguas Patrimonial, cuja densidade de serviços é maior.

Esse modelo, orientado através do sistema viário, induz o crescimento urbano de uma cidade cada vez mais dispersa e, possivelmente, de uma cidade-região. As concepções dessas obras viárias estruturam um território disperso com uma articulação por vários eixos viários e um sistema de transporte coletivo troncal de grande capacidade

Dessa forma, o discurso enfatiza a necessidade de criar medidas moderadoras de tráfego de veículos automotores. A bicicleta e o incentivo ao deslocamento a pé são algumas medidas incentivadas no plano, sendo possível através de intervenções físicas, que:

proporcionam a diminuição de áreas pavimentadas, criando espaços para o tratamento paisagístico e implantação de mobiliários urbanos, transformando as vias e calçadas mais adequadas às funções de moradia e ao uso comunitário, com a criação e a ampliação de áreas de convívio e lazer (COHAB, 2001, p.204).

Verificamos nesse discurso uma preocupação com o uso do espaço público, sobretudo de forma excessiva como via de circulação. A ideia concebida por esse discurso é o de fomentar a utilização da via como espaço de convívio social, em detrimento do uso da circulação, incentivando a substituição do automóvel sempre que possível. Como forma de atratividade, o plano sugere a instalação de equipamentos urbanos, como bancos para assento, adequação do calçamento, quiosque e a implantação de ciclovias, sugerindo as Avenidas 25 de setembro, Duque de Caxias e Marquês de Herval para figurarem como teste desse modelo (fotografia 7).

O PDTU continua a influenciar as políticas públicas de mobilidade urbana no espaço metropolitano. Em 2008, houve uma revisão do plano para a criação de um Programa, denominado de “Ação Metrôpole”, que foi concebido com a finalidade de executar o transporte coletivo troncal de alta capacidade na RMB, através do sistema BRT. Tanto o plano quanto a concepção do programa foram idealizados na esfera estadual, centralizando as discussões e decisões políticas a serem elaboradas na região, o que acaba por revelar a fragilidade tanto do discurso, que previa uma integração entre as esferas de governo, quanto da própria execução e gerenciamento compartilhado do projeto (SANTOS, 2015).

Fotografia 7 - Avenida Marquês de Herval.



Comentário: a avenida foi reurbanizada seguindo o conceito proposto no plano, sendo denominada como “via parque”. A ideia é possibilidade de maior interação das pessoas ao longo da via, que possui academias ao ar livre, quiosques, *playgrounds*, mesas e cadeiras, além de ciclovia. A execução do projeto, entretanto, não implicou em redução do volume de tráfego de carros, sendo ainda um a via coletora de veículos. Foto: Thiago Alan Guedes Sabino (03/07/2015).

Pinheiro et al. (2014) destacam que a opção pelo sistema tecnológico do BRT se deu em função das cooperações históricas dos técnicos do Governo do Estado com a JICA. Por ser o agente financiador e difusor da tecnologia, influenciou na concepção do projeto na RMB. Além desse fato, outros critérios foram determinantes segundo os autores, como a realização de vários estudos já promovidos pelo corpo técnico do Estado, usando o sistema integrado por ônibus, assim como o custo relativamente mais baixo na implantação de sistema integrado de ônibus urbanos.

O Programa “Ação Metrôpole” reuniu todos os projetos viários em uma única coordenação na extinta Secretaria de Projetos Estratégicos (SEPE), permitindo a centralização da coordenação. Em 2011, por meio de um decreto, foi criado o Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano, com objetivo de executar as políticas públicas na área de transporte urbano, de forma integrada com todos os municípios da RMB, tal como concebido naquele Programa.

As ações começaram a ser executadas após o ano de 2008, na gestão da Governadora Ana Júlia, que fez a readequação da Rodovia Arthur Bernardes até o distrito de Icoaraci; criou um complexo viário na confluência das Avenidas Júlio Cesar e Pedro Álvares Cabral, com o viaduto Daniel Berg e a abertura da Avenida Centenário. A segunda etapa, ainda em execução pela atual gestão do Governador Simão Jatene, corresponde à duplicação da Avenida Perimetral e ao prolongamento das Avenidas João Paulo II e Independência, sendo que esta última foi concluída. A terceira etapa do projeto prevê a implantação do Sistema integrado de transporte nos corredores da BR-316, Avenida Almirante Barroso e Avenida Augusto Montenegro, conforme figura 20 (PARÁ, 2012).

Entretanto, em 2012 de forma desesperadora e com a ânsia de gerir os recursos do financiamento do projeto, a Prefeitura de Belém apresentou à Caixa Econômica Federal um projeto para a implantação do sistema de ônibus troncal, banco financiador de obras de infraestruturas, vindo, dessa forma, atrapalhar o andamento do planejamento de implantação de novas vias concebido pelo Governo do Estado. Com essa decisão unilateral, as obras de duplicação das Avenidas Yamada e Rodovia do Tapanã, que deveriam ser executadas como alternativas ao fluxo dos corredores das Avenidas Augusto Montenegro e Centenário, foram suspensas. Além desse impasse, vários atrasos no início das obras, prorrogações dos prazos de finalização e problemas jurídicos têm provocado uma descrença sobre a eficiência das mesmas no momento da conclusão do programa. É importante destacar que, mesmo passando por gestões antagônicas, o programa revela um amadurecimento no trato das obras públicas, haja vista que a sua concepção permaneceu inalterada, fruto também dos acordos firmados entre o Governo do Pará e as agências de cooperação do Japão (PINHEIRO et al., 2014).

No que se refere ao detalhamento do projeto da implantação do sistema de transporte BRT, estão previstas estações de embarque/desembarque com possibilidade de integração por bicicletas. Também está prevista a implantação de dez portos para integrar o transporte hidroviário ao sistema de transporte coletivo de ônibus.

Algumas estratégias foram utilizadas com o intuito de convencer a população de que os transtornos gerados no trânsito provocariam as melhorias esperadas por grande parte da população. Para isso, tanto a Prefeitura quanto o Estado não pouparam a circulação de imagens virtuais ilustrativas do projeto por meio do seu site de informação (figura 21), carregado de significado modernizador, como também, com um alcance de visualização maior, por meio de *outdoors* (fotografia 8). Isso foi feito ao longo do percurso previsto, de forma a expressar um discurso positivo que a obra traria, mesmo com as dificuldades, sobretudo de mobilidade no período de sua implantação. O conjunto desses enunciados parece

Figura 21 – Imagens virtuais ilustrativas do Sistema BRT no cenário urbano de Belém.



Fonte: NGTM (2016).

Fotografia 8 – Publicidade em *outdoor* ao longo da obra do BRT Belém.



Fonte: Thiago Alan Guedes Sabino (27/12/2015).

4.5 Agentes produtores do espaço metropolitano e suas retóricas

As entrevistas constituem outro tipo de fonte de análise do discurso para descobrirmos as estratégias que estão sendo idealizadas para o espaço metropolitano de Belém. Os enunciados são importantíssimos, pois revelam qual a configuração de cidade que se concebe para o futuro e como as obras de logística influenciam a produção do espaço metropolitano.

As entrevistas foram realizadas com técnicos de instituições públicas que planejam ou executam as obras de mobilidade urbana e de logística. Além disso, analisamos a fala de alguns políticos e secretários em audiências públicas para discutir com a sociedade a implantação dessas obras. Sobre as audiências, percebemos que o palco criado e revelado no discurso é o de apresentar, em um primeiro momento, uma realidade problemática, que precisa ser resolvida. Em seguida, as obras aparecem como soluções inquestionáveis da cidade que se planeja. As apresentações são cheias de imagens que representam um espaço modernizado, com presença de muitas áreas verdes e, principalmente, um trânsito sem engarrafamentos.

As falas dos técnicos, por nós analisadas, mostram um elemento de validade e credenciamento dos projetos. O foco apresentado não permite a possibilidade de a população participar e refletir a respeito dessas obras. Elas já são apresentadas prontas, não há o que alterar nos projetos, pois o discurso evidencia que esses projetos já estão em estudo há bastante tempo nas secretarias de governo.

Uma fala reveladora para nós é a de um dos diretores de um órgão ligado à mobilidade urbana no Governo do Estado. Ao apresentar o conjunto de obras executadas pelo governo estadual na RMB, ele fez questão de exaltar o volume investido nesse espaço, algo em torno de 1 bilhão de reais. Acrescentou que esse mesmo espaço nunca havia recebido um aporte de recursos e obras viárias dessa magnitude. O enunciado apresenta uma região metropolitana em reestruturação, o que permitirá a melhoria da fluidez do sistema viário:

O Governo do Estado nesse conjunto todo investe atualmente uma quantia de aproximadamente 1 bilhão de reais, *coisa que até então nunca havia sido investido em mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém*. E aqui a gente pode ver [pausa na fala de 10 segundos] primeiro o prolongamento da Avenida Independência com 120 milhões; a duplicação da Avenida Perimetral, 57 milhões; o prolongamento da Avenida João Paulo II com 300 milhões; duplicação da Avenida Yamada e Tapanã, na ordem de 65 milhões; a Plataforma Logística do Rio Guamá terá 104 milhões, e o BRT metropolitano com 400 milhões. Soma a quantia de 1 bilhão e 66 milhões de reais e se nós somarmos a quantia gasta pela prefeitura municipal de Belém, não só no BRT, mas também em outras obras complementares que ela executa, esse valor vai somar bem mais do que isso. *Esse conjunto de obras já foi liberado, tanto que*

a primeira obra do prolongamento da Avenida Independência já foi inaugurada semana passada pelo Governo do Estado. Então, essas obras do Governo do Estado, algumas já estão concluídas, outras em andamento e outras prestes a começar. *Nós não estamos falando de um planejamento que ainda vai acontecer, não. Na verdade, isso daí já está acontecendo. E é esse conjunto de obras que vai fazer que a gente melhore a mobilidade urbana na Região Metropolitana.* E a gente pode ver bem neste mapa. Até então, Belém só tinha um eixo de entrada e saída da cidade, que é a BR-316 e a Avenida Almirante Barroso. *Um grande problema nesse trecho, que é o Entroncamento, que é a junção de várias vias importantes tornando um caos, um “buraco negro”, que quando a gente cai aí não sabe para onde vai sair.* Então, novamente, a saída seria criar novas vias de entrada e saída da cidade para que a gente pudesse fugir desse eixo principal que é a BR-316 e Almirante Barroso. Isso já foi iniciado pelo lado Norte da BR-316. O Governador Simão Jatene inaugurou no sábado passado o prolongamento da Avenida Independência que vai até a BR-316, criando um novo eixo de entrada e saída para a cidade, que é a Avenida Independência [pausa], Júlio César, Pedro Álvares Cabral, e então, pode-se chegar até o Centro de Belém, sem passar pela Primeira Léguas Patrimonial, desafogando essa Primeira Léguas da cidade. Nós também vimos aqui que só por um lado da BR não seria suficiente, então nós estamos criando outro trecho de entrada e saída da cidade até o viaduto da Cidade Nova, que é o prolongamento da João Paulo II. Nesse prolongamento da João Paulo II, pode-se criar um novo eixo, que se chama Eixo Sul, onde se pegaria a João Paulo II; a Perimetral que está sendo duplicada; se pegaria aqui a Estrada Nova, onde se poderia chegar também ao Centro de Belém, sem passar internamente pela Primeira Léguas Patrimonial, criando assim 3 eixos de entrada e saída da cidade, substituindo um único trecho existente até então. (Depoimento do Diretor-Presidente de órgão ligado ao transporte metropolitano, feito em audiência pública do BRT Metropolitano, no dia 17/06/2015, grifos nossos).

Neste fragmento, é possível identificar a apresentação do problema que se tem a intenção de resolver, e que o discurso conduz para uma ação de andamento do projeto. A informação ganha força e o destaque, tanto aos valores investidos como ao fato de já estarem em execução as obras, reforça a retórica de que as mudanças são necessárias para a cidade. Outro fato interessante que nos revela sobre a configuração desse espaço metropolitano é o de reforçar a ideia de outras entradas e saídas para Belém, desviando o trânsito da área do Entroncamento, mas conectando até a Primeira Léguas Patrimonial, que se constitui o núcleo central metropolitano.

Em outra fala, sobre a questão das obras de mobilidade urbana na RMB, o prefeito de Ananindeua reforça a importância dessas obras no sentido de proporcionarem a transformação da paisagem através da urbanização desses espaços. Quando uma obra é inaugurada, ela reforça o discurso da estruturação metropolitana, ressaltada pelos técnicos ou políticos que utilizam os projetos como vitrines para suas candidaturas; daí a grande importância dada para

as obras de mobilidade urbana em uma região que ainda possui grande parte de seu território sem infraestrutura e com um transporte público ineficiente e defasado:

Hoje, existe sim uma parceria com Belém, para que nós possamos retomar e refazer no futuro a Mário Covas, *mas infelizmente ainda não podemos mexer na Mário Covas, por que ela é o grande acesso para que se possa andar os caminhões e as carretas, principalmente as carretas bi-trens que vocês podem passar ali e vão ver o engarrafamento que nós temos.* Mas este é um momento de agradecimento e pedir a cada um de vocês *que acreditaram e viram o lixão sair de lá de baixo do linhão e se transformar na Avenida Independência o mesmo está acontecendo na João Paulo II, e o mesmo acontecerá no BRT.* Isso não é conversa de candidato, não é conversa de político, porque nós não estamos nem em ano de eleição, pelo contrário, é promessa de quem foi secretário, de quem foi no passado como o Governador Simão Jatene, que desde 1990, vem brigando para que se existisse essa mobilidade. Alguém aqui também disse isso, Marilena, que “tá” muito atrasado e “tá” muito atrasado mesmo. Quis a vontade de Deus que fosse justamente na nossa gestão Simão Jatene e Manoel Pioneiro (Depoimento do Prefeito de Ananindeua em na audiência pública do BRT Metropolitano, no dia 17/06/2015, grifos nossos).

Interessante é a forma que o próprio prefeito ressalta a demora na implantação dessas obras de infraestrutura viária na RMB. O discurso adverte que são projetos antigos e que se desenvolveram com muito atraso em relação anos prazos pré-estabelecidos. Como não havia justificativa, naquele momento, para convencer a população, o enunciador do discurso destaca que essas obras só estão saindo do papel nas gestões atuais do Governo do Estado e da Prefeitura de Ananindeua. Entretanto, o discurso é contraditório, uma vez que, desde 1990, quando o projeto foi concebido, o partido ao qual pertence o prefeito governou tanto o Estado do Pará quanto o Município de Ananindeua por várias gestões, sendo que o projeto concebido só saiu do papel na gestão do governo antagônico do PT, que conseguiu cumprir os prazos da primeira etapa do programa, não alcançado pela atual gestão.

Quando indagamos os entrevistados que ocupam cargos de técnicos nas secretarias, sobre a importância das obras e/ou projetos em logística para a estruturação territorial e a formação do espaço metropolitano de Belém, tivemos o seguinte:

os projetos de mobilidade urbana são fundamentais para o desenvolvimento da cidade, inclusive para o espaço metropolitano. Para que a cidade consiga oferecer para o cidadão um *transporte mais eficiente*, para que esse transporte de bens e serviços ocorra de uma forma mais *racional*, de forma que ele também *seja menos custoso*, né, quando eu falo em custoso, eu falo financeiramente. Então essas obras de mobilidade urbana, elas *precisam melhorar a qualidade de vida do cidadão*, porque isso influencia, a gente entra no *conceito de cidades sustentáveis*, na questão do meio ambiente, na questão da saúde do cidadão, porque quando você tem transportes de

qualidade, você tem menos estresses, influencia na saúde, você tem mais tempo para outras atividades. Então, enfim, a importância dos projetos de mobilidade é de fundamental importância para a cidade, para *visibilizar investimentos* e o próprio desenvolvimento da cidade (Entrevista com Diretor de órgão municipal ligado à mobilidade urbana de Belém, em 29/09/2015 – grifos nossos).

Neste fragmento da entrevista, verificamos que o modelo de cidade seguido pelo órgão é o das cidades sustentáveis, pelo menos no plano do discurso, já que a realidade é bastante antagônica. Há uma ênfase na questão da racionalidade e da eficiência do transporte público, para que proporcione maior adesão da população da cidade e uma redução do tempo dispensado com o deslocamento. Ainda na sua narrativa, é ressaltado que o investimento em mobilidade urbana provoca uma antecipação dos investimentos privados para esses novos corredores viários.

Em outra fala, percebemos um componente normativo que orienta as políticas de mobilidade urbana por parte dos que estão à frente do órgão público responsável pela mobilidade urbana, assim como a construção da ideia de uma cidade sustentável:

bom, nós temos em Belém uma demanda reprimida de pessoas que querem usar a bicicleta como uma forma de mobilidade, mas se deparam com vários problemas enfrentados diariamente no trânsito. Nós pegamos essa cidade com algo em torno de 67 km de ciclovias e ciclofaixas. Se a gente vê o mapa, elas iam do nada para lugar nenhum, o que não configurava uma rede integrada e de forma segura ao ciclista. Então houve uma grande mobilização dos ciclistas, até mesmo pelo fato do Prefeito ser ciclista, e nada mais justo a luta dos ciclistas e que veio com muita veemência em função de uma série de demandas reprimidas. Então nós tínhamos um desafio naquele momento. *O nosso objetivo era ampliar, mas não somente isso era necessário, nós precisávamos integrar essa rede*, para que se configurasse uma rota cicloviária, como já temos hoje, onde a pessoa pode sair do Jurunas e ir até Icoaraci por estruturas segregadas. Então, nós não podíamos fazer de qualquer forma. *Existiam vários projetos mal feitos, com vários padrões diferenciados*. Mas nós também não poderíamos desperdiçar esse capital investido em outras épocas. *Foi então que, seguindo as diretrizes da lei de mobilidade urbana de 2012, nós procuramos implantar as nossas ciclovias no padrão técnico estabelecido pela ABNT*, e com a configuração dessa rede cicloviária as pessoas começaram a aderir mais a bicicleta. *Nesse primeiro momento, nós procuramos avançar com a rede mais aqui nesse miolo central, que é onde o trânsito fica pesado em função de muitos serviços concentrados*, até mesmo porque depois nós vamos mexer em toda a Augusto Montenegro que vai ganhar de cada lado mais 13 km de ciclovia larga, e ainda tem os projetos do NGTM, lá na João Paulo II e no BRT Metropolitano, que vai ser algo em torno de 130 km de estruturas cicloviárias na região metropolitana (Depoimento de gestor de órgão responsável pela mobilidade urbana em audiência pública do Plano Cicloviário de Belém, realizado em 22/09/2015, grifos nossos).

Destacamos nesse fragmento da fala a ênfase dada às demandas dos ciclistas. Nesse momento, os projetos estavam sendo executados obedecendo a uma orientação da lei de mobilidade urbana e aos padrões técnicos pré-estabelecidos. Ganha força então o discurso de que agora as coisas começavam a ser resolvidas. Se, antes, as ciclovias e ciclofaixas iam “do nada para lugar nenhum”, agora elas seriam integradas e ampliadas se configurando verdadeiramente em uma rede de circulação. Além desse fato, o enredo nos revela qual a porção da cidade que vem tendo a atenção prioritária do órgão, a saber, o núcleo metropolitano. O discurso para se justificar isso é construído em função da concentração de serviços e do trânsito mais sobrecarregado nessa porção da cidade.

Sobre a importância que as obras de mobilidade urbana e de estruturação territorial possuem no volume aportado de investimento pelo Estado, sobretudo na destinação em seu plano plurianual, um dos entrevistados ressalta que são obras extremamente custosas ao Estado e que a proporção investida no espaço metropolitano é muito significativa. Outro destaque do discurso é para o nível de complexidade envolvendo a execução das obras e o significado, tanto na mudança da paisagem quanto nos benefícios que trarão para a população beneficiadas:

e uma margem bem significativa esse investimento, porque olha só, nós temos obras que mesmo sendo setoriais e beneficiando apenas um município, como a obra do Tucunduba, *ela vai proporcionar uma nova estruturação para aquela área com um impacto enorme para mobilidade de uma área bastante populosa, e é uma obra estritamente onerosa, cara. A gente tem também ações na duplicação da Perimetral e na Avenida Independência, que somadas ficam em torno de 400 milhões de reais. Isso só aqui na secretaria. Mas se a gente pegar as que estão sendo executadas no NGTM, vamos ter um valor muito maior, algo próximo de 1 bilhão. Se a gente somar todas as operadoras do Estado, nós vamos ter uma ordem em torno de 60% do investimento no setor que compreende as políticas de mobilidade urbana do Estado sendo aplicados aqui na região metropolitana de Belém. E por incrível que pareça são elas que nos exigem maior atenção, porque algumas são muito complexas até no nível da execução, tem casos de desapropriação, são volumes altos de financiamento, tem que ter uma relação consensual com as prefeituras, enfim. Já as obras do interior, são mais fáceis para trabalhar porque a demanda é menor, geralmente é pavimentação ou serviço de saneamento urbano, até as relações com as prefeituras é mais tranquila (Entrevista com gestor de órgão estadual ligado à mobilidade urbana, em 10/12/2015, grifos nossos).*

Em outra fala sobre a mesma indagação, um técnico de órgão público menciona a proporção de população e do PIB em relação ao Estado e ressalta que os problemas em mobilidade urbana do espaço metropolitano comprometem a sua competitividade em relação a outras cidades. Nesse discurso percebemos uma preocupação na resolução dos problemas

pertinentes à mobilidade da região com vista a projetar o espaço como atrativo do ponto da acessibilidade, por meio de grandes corredores viários, notadamente para investimentos privados:

habitam na região metropolitana de Belém cerca de 1/3 da população do Estado, e é produzido cerca de 1/3 do PIB do Estado, né. Então assim, ela é uma região de extrema importância, não só demográfica como econômica para o Estado. E evidentemente que a questão da mobilidade é fundamental para a garantia da acessibilidade dessa população que vive aqui, porque quando a gente fala em mobilidade é algo que afeta toda a população, não é só aquele usuário do transporte coletivo, que obviamente será o maior beneficiário, mas é toda a população, e também para a própria dinâmica econômica, porque evidentemente quanto pior os padrões de mobilidade de uma região, pior as condições de competitividade dessa região, pior os fluxos e assim por diante, que criam grandes impactos inclusive para a situação econômica. [...] Belém tem algumas características próprias que tornam esse quadro mais sério ainda, que é a própria configuração geográfica desse território, que tem o seu centro de atração maior em uma ponta, além da questão da acessibilidade a esse centro, a presença do centro histórico, o processo de periferização com baixa densidade, além do mais o atraso que nós estamos, porque o primeiro projeto que visava à implantação de um sistema troncal de transporte público foi de 1990, e nós já estamos em 2015, e ainda não começou a operar efetivamente de forma operacional (Entrevista com Diretor de órgão estadual ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

No que se refere à demora desses projetos de infraestrutura, as falas expressam vários sentidos para um mesmo problema. Uma delas nos transmite um discurso que muitas obras noticiadas surgem como estratégias de uma classe dominante (inclui-se aqui pessoas ligadas ao próprio Governo) que são as maiores demandantes das obras viárias e a que conseguem ser formadoras de opinião, através de suas ideologias:

Eu te diria a esse respeito o seguinte. Alguns projetos que foram noticiados e divulgados até pelo próprio Estado não tinham na época sequer projeto básico, eram ideias que eram anunciadas como possibilidades rápidas de resolver a questão da acessibilidade para Belém. Eu te dou dois exemplos. A Avenida Liberdade seria um vetor de ocupação na área da APA Belém com danos irreparáveis para aquela área de proteção permanente. Eu, em todo debate que participei, sempre fui contra e de certa forma, acho que até contribui para que o projeto dessa avenida não fosse adiante em um determinado período. Do ponto de vista da obra de engenharia, seria até mais fácil que a Independência, porque ela não tem desapropriação, mas do ponto de vista da estruturação do território, e dos impactos que ela iria provocar sobretudo para a APA, ela seria extremamente danosa. Em relação à Liberdade, eu acho que foi muito bom ela não ter saído. Agora, assim, outras ideias que já ouvi falar como uma via litorânea margeando o Rio Guamá até a Alça Viária, por dentro da várzea, derrubando tudo, né. Essa história de integrar o Outeiro com Mosqueiro através de três pontes e outras ideias. Porque assim, como a gente vive de muita demanda em relação à questão da

mobilidade, né, e a classe dominante que consegue repercutir mais as ideias é praticamente toda motorizada, se propagam muito esses projetos, que são projetos para o automóvel, para os condomínios, mas que não são boas para a cidade, porque vão trazer outros impactos negativos. Então assim, o caminho, quando estamos falando de transporte público é o que nós estamos tentando realizar, apesar de todos os problemas enfrentados e ainda o que vamos enfrentar, mas nós não teríamos outros percursos, não teríamos alternativas de corredores viários e tecnológicas, porque se a gente for falar de metrô, VLT, monotrilho, todas são estruturas extremamente caras e para a demanda atual que temos e que projetamos até 2030 o sistema BRT comporta a um custo muito menor e um tempo mais rápido para a implantação. Em relação aos projetos viários que estão em curso, eu avalio que eles são os mais importantes e estruturantes para a região metropolitana, como a Avenida João Paulo II que temos que dar um jeito para que ela consiga chegar até pelo menos a Alça Viária, e junto com esses prolongamentos temos que resolver alguns nós na malha, que são obras de arte, como o viaduto no cruzamento da Independência, BR-316 e a Alça Viária, um viaduto e túnel, ali no cruzamento da Augusto Montenegro com a Independência, são soluções que tem que ocorrer até pra eficiência do corredor troncal do BRT (Entrevista com Diretor de Planejamento de órgão público ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

Percebemos, neste enredo, o quanto essas ideias que, mesmo não tendo sequer um projeto básico, ajudam na circulação do discurso em prol da necessidade das obras de mobilidade urbana. Na verdade, entendemos que essas vias anunciadas em alguns momentos como solução de mobilidade, acabam sustentando e dando legitimidade das outras vias que já possuem um estudo técnico mais aprofundado.

Ainda no que diz respeito às dificuldades da implantação desses projetos de transporte público troncal integrado, o entrevistado anterior prossegue sua fala afirmando que há uma guerra de interesses entre os que defendem a implantação desse sistema e dos que não defendem. O discurso anunciado enfatiza o antagonismo do quadro político como determinante para que essas obras não saíssem do papel. Além desses, alguns interesses econômicos são impactantes em tais tomadas de decisão:

as dificuldades são inúmeras e serão inúmeras. Por quê? *Você mudar todo um sistema de transporte, toda uma concepção diferente de transporte, mexe com muitos, muitos interesses.* Então isso evidentemente que cria dificuldades. *Quem se ver atingido por isso, vai fazer de tudo para que isso não dê certo.* Então assim, você tem diversos atores envolvidos neste processo, e evidentemente que os atores que se sentirem prejudicados, vão começar a criar o máximo de dificuldades possível. Acredito que, até então, a nossa principal dificuldade que tivemos foi essa falta de entendimento entre *prefeitos e governadores.* Porque ao se tratar de uma região metropolitana, esse projeto não é municipal e nem estadual, ele é, precisa ser os dois. Esse entendimento foi para mim um dos principais fatores que levou

a tantos atrasos, tantas dificuldades a dar continuidade desse projeto desde a década de 1990. Se tu fizeres um exercício e pegares o quadro político do governo do Estado e das prefeituras de Belém e Ananindeua desde a década de 1990 até agora, quem eram os atores? Aí tu vais entender porque não tinha entendimento e porque foi tão difícil [...]. *Existem muitas pessoas que sobrevivem e tem interesse pela manutenção da desordem na BR. Existem muitos atores que a organização da BR para eles não interessa* e, em alguns casos, pode gerar até o fim de uma atividade econômica (Entrevista com Diretor de Planejamento de órgão público ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

O enredo dessa narrativa destaca impasses jurídicos para a execução de alguns projetos. Além disso, a própria capacidade orçamentária do município ou do estado é um limitador para investimentos dessa magnitude, visto que são obras custosas. Nesse sentido, apenas recentemente, com o PAC, o Governo Federal se tornou um grande parceiro financiador dessas obras:

eu penso que o principal empecilho e *demora desses projetos de infraestrutura saírem do papel tem a ver com o investimento*, que são altos, tanto de mobilidade urbana quanto de logística. E tem também uma *questão institucional que envolve indenizações e desapropriações de benfeitorias e isso demanda muitos recursos*. O governo municipal, né, ele não tem como bancar só com o orçamento do município grandes projetos de infraestrutura (Entrevista com Diretor do órgão de mobilidade urbana do Município de Belém, em 29/09/2015 – grifos nossos).

Em outro fragmento de entrevista, destaca-se a relação entre a demora da execução das obras de infraestrutura viária e o processo de crescimento urbano. O discurso deixa bem claro que, além de proporcionar uma melhor acessibilidade, as obras desse porte ganham dimensão e sentido de legitimação e de credibilidade ao governo que executa:

O espaço metropolitano se constitui por meio dessa fisionomia que a gente vai dando a ela à medida que implantamos uma nova obra estruturante nessa região. Porém, o que ocorre é o tempo de implantação desses investimentos. A cidade vai crescendo, vão se criando espaços desordenados e há um descompasso, entre esse crescimento urbano e os investimentos desses grandes projetos, né, que muitas vezes não acompanham esses processos. Então para nós, esse é o ônus que o Estado acaba tendo que assumir. Então como é que nós vamos conseguir fazer que esse compasso aconteça, né? Que a velocidade que a cidade cresce seja também a velocidade que essas obras sejam entregues a contento para o cidadão? *Esse é o principal desafio do Estado. Nós precisamos criar viabilidade, fazer com que essa importância salte aos olhos da população, para que elas valorizem e criem uma credibilidade no Estado* (Entrevista com Diretora do órgão estadual ligado à mobilidade urbana, em 10/12/2015 – grifo nosso).

Sobre a estruturação territorial e a configuração atual do espaço metropolitano, o discurso projeta uma tendência para a formação de uma cidade mais difusa e ampliada, próxima daquilo que se tem chamado hoje de cidade-região, constituída através de eixos viários que se direcionam cada vez mais no sentido de projeção da cidade e de seus fluxos para a porção nordeste. Nesse sentido, temos duas tendências estruturantes para o espaço metropolitano. A primeira está associada ao adensamento populacional, propiciada com os corredores troncais do BRT, com mais disponibilidade de serviços ao longo da via. A segunda é uma tendência de expansão do crescimento urbano e do adensamento de baixa densidade nos eixos viários que ainda não estão planejados para receber esse sistema de transporte troncal.

Nos dois casos, temos um desenvolvimento urbano e expansão urbana orientada pelo transporte:

então você tem uma periferização onde há um esgarçamento do tecido urbano, com baixíssimas densidades, ou seja, são ocupações espontâneas que vão acontecendo, tem o fator dos conjuntos habitacionais do programa “Minha Casa, Minha Vida”, que são implantados na periferia sem nenhuma articulação com a malha, com as possibilidades de emprego, e assim por diante, e tudo isso vai repercutir no formato dessa região metropolitana (Entrevista com Diretor de Planejamento de órgão público ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

Em outra fala também percebemos o sentido que as obras viárias possuem na estruturação do território urbano, sobretudo nos corredores de transporte coletivo troncal. O sentido do discurso é que, no futuro, o desenvolvimento da cidade permitirá um maior adensamento nesses corredores. Usa-se, para isso, outra cidade como referência de planejamento, evidenciando-se o desejo de aproximar Belém de outras realidades:

tem a questão que a gente pretende implantar com a lei do uso e ocupação do solo, que é aplicar a questão do desenvolvimento urbano orientado pelo transporte, que é justamente permitir o adensamento construtivo nos corredores de transporte, a exemplo de Curitiba. Então ao longo dos eixos de corredor do transporte público de massa, a ideia é adensar e incentivar a descentralização dos serviços (Entrevista com Diretor do órgão de mobilidade urbana do Município de Belém, em 29/09/2015 – grifo nosso).

No que se refere à regulamentação e à normatização da circulação no espaço, a situação dos fluxos de cargas ganha maior destaque no discurso. Em todas as falas dos técnicos que entrevistamos há um consenso sobre a necessidade de haver controle e normatização do espaço. Esse discurso é enfatizado tanto através do papel do órgão

fiscalizador do trânsito na instância dos municípios, através de legislação específica²⁰, como também na necessidade de transferir e construções de plataformas logísticas para outras áreas de influência imediata de Belém, de preferência no eixo da BR-316:

cabe ao Estado regular a circulação de cargas no seu território, isso até mesmo a nível municipal. Regular a circulação de cargas até mesmo no nível do seu território. Evidentemente que não dar para proibir essa circulação, porque nenhuma cidade vive sem a circulação de cargas, né, isso é o abastecimento da cidade, mas tem que regular. E havendo essa regulação a iniciativa privada mesmo vai dar conta de fazer seus pátios, plataformas logísticas. Sabe? Essas centrais de logísticas de distribuição (Entrevista com Diretor de Planejamento de órgão público ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

Nesse discurso, é apresentada a legislação municipal que regulamenta a circulação de cargas no território de Belém:

*Nós temos uma regulação de horários e de corredores definidos. A ligação dessa área de expansão da cidade com a área portuária, principalmente com o porto da CDP que fica ali no centro da cidade, ali na Marechal Hermes. Tem também o porto do Outeiro, da Sotave. Então, tu acabas fazendo essa operação de embarque e desembarque para exportação e fracionamento de cargas. Mas também tem os portos ao longo da Rodovia Arthur Bernardes, que tem um corredor que no fundo é metropolitano, que é a BR-316, a Mario Covas, a Rodovia do Tapanã e a Arthur Bernardes. E também, o acesso ao Terminal de Miramar que é de combustível. *Aí com o decreto ele já define praticamente isso* (Entrevista com diretor de órgão de mobilidade urbana do Município de Belém, em 29/09/2015 – grifos nossos).*

Associado a essa questão da normatização da circulação de caminhões no espaço metropolitano, o Governo do Estado apresentou a proposta de construção de uma plataforma logística de integração no Rio Guamá, cujo discurso circula no mesmo sentido entre os entrevistados, que, de certa maneira, defendem a sua implantação para desafogar fluxos na capital. Porém, há divergências na forma de gerenciamento e do papel que o Estado possuirá para viabilização da mesma, conforme se apresenta por meio das falas:

O Porto Pernambuco irá mudar a logística nessa região. Então não é um projeto que se esteja desenvolvendo apenas por rodovia. Mas o Estado está buscando implantar esse sistema de transporte de cargas por hidrovias porque tem um custo muito mais em conta, muito mais barato, chegando ao consumidor final com um custo muito menor. Então veja bem, essa questão do transporte de carga já foi debatida há muito tempo aqui no Município de Belém, não só no Município de Belém, mas vindo ali de Capanema, que é aquele entroncamento com a BR-316, chegando até Belém. Essas cargas elas

²⁰ Para o caso específico do território de Belém, existe um decreto, o de nº 66.368, de 31 de março de 2011, que estabelece horários de entrada e circulação de veículos rodoviários de carga no perímetro urbano do Município de Belém.

não devem chegar do tamanho que chegam lá no município de Belém. Ela tem que ser uma carga mais segregada, e por quê? O piso, o pavimento que nós temos base, sub-base e revestimento de uma cidade, ele não comporta *o peso da carga que é transportado e para se tornar mais econômica, chega em rodo-trens ou bi-trens*. Esse transporte de carga deveria chegar em uma região fora da cidade, da sua zona urbana, ali ter uma área aonde esses caminhões chegassem e segregassem a carga para adentrarem no município. Já houve uma tentativa, e eu aqui falando pelo Município de Belém, *já houve tentativas junto à Prefeitura de Belém de fazer uma regulamentação de horários de cargas. Não foi bem sucedida* (Depoimento de Diretor de órgão estadual ligado à mobilidade urbana Metropolitano na audiência pública do BRT Metropolitano, em 17/06/2015 – grifos nossos).

Nesta narrativa se projeta uma solução para o problema da regulação da circulação de cargas no território metropolitano. Se, de um lado, não é concebível mais a entrada de caminhões pesados do tipo bi-trem no espaço em referência, a fala deixa claro que se trata de uma estrutura típica do período de globalização que nós vivemos, que prega um sistema racional mais econômico e com uma redução de tempo na circulação das mercadorias.

A estratégia organizacional é aumentar o volume de cargas transportadas através de caminhões cada vez maiores e pesados. De outro lado, o Estado se propõe a orientar a cadeia logística no espaço metropolitano, com o discurso de que vai liberar da região esse fluxo que somente passa pela cidade:

na Plataforma logística do Guamá, em Inhangapi, nós primeiro analisamos o seguinte: *a localização de uma área nas proximidades de Belém, que você possa retirar esse fluxo de cargas que chega e que é embarcado em condições desfavoráveis, não só no sistema de transporte fluvial, mas, também, melhorar essa mobilidade aqui na região metropolitana*. Então nós tínhamos em mente três áreas, onde nós pegamos a metodologia de Swot²¹ e analisamos para cada área a vantagem que representava para alocar esse projeto. Nós tínhamos uma área a 70 km, outra a 90 km e outra a 120 km de Belém e, em Inhangapi, a gente teve as melhores condições técnicas para que a gente optasse por aquela região. Essa do Guamá é a que está mais adiantada em relação às três plataformas logísticas que o Estado pretende implantar, porque a gente tinha recurso para elaborar o projeto. *Então pegamos essa concepção que é a ideia inicial, e transformamos em um pré-projeto*. Nós já fizemos esse pré-projeto, o projeto básico e estamos finalizando o executivo. *Então, a diferença é que ideia todo mundo tem, mas quando tu transformas essa ideia e apresenta um projeto bem definido, as chances para que saia do papel é muito grande*. Então a plataforma vai trabalhar para a dinamização da economia local, e é um conjunto de infraestrutura de caráter público-privada, que o público vai fazer a infraestrutura e o privado cada um vai fazer a sua estrutura por sua conta.

²¹ A SWOT é uma ferramenta utilizada para fazer análise ambiental, sendo a base da gestão e do planejamento estratégico numa empresa ou instituição. Graças à sua simplicidade, pode ser utilizada para qualquer tipo de análise de cenário, levando em consideração dados importantes que caracterizam o ambiente interno (forças e fraquezas) e externo (oportunidades e ameaças) da empresa.

[...] olha uma coisa, tu tens uma entrada em média de 1500 carretas que entra e sai por dia em Belém. Só a Honda, onde nós visitamos a fábrica deles lá em Manaus produzem em torno de 10 mil motos por dia. Eles usam 300 carretas de três empresas para escoar essa produção para todo o Brasil. Desse volume, só fica aqui no Pará algo em torno de 5% e o resto é distribuído para o resto do país. Tu tens a Sony, que escoar via Belém, e vai até Brasília e de lá distribui para todo o Brasil. *Então, a gente vai desviar essa carga que tem que entrar em Belém e não fica aqui.* Além do mais já é uma economia para o próprio operador, porque eles economizam mais 70 km e se livram do problema de entrar em Belém, porque vamos sair depois de Castanhal, e a região ganha mais. (Entrevista Diretor de Gestão Portuária do governo estadual, em 30/12/2015, grifos nossos).

Esse discurso, muitas vezes sai dos gabinetes técnicos e consegue convencer a população local de que a obra trará o desenvolvimento e o progresso esperado pela comunidade. Em visita de campo na região onde o Governo do Estado pretende implantar a plataforma logística do Rio Guamá, em Inhangapi, na comunidade denominada Vila Pernambuco (foto 9), pudemos constatar em depoimento a expectativa da obra por parte dos moradores locais:

olha, rapaz, sobre esse porto que querem fazer aqui, a gente não sabe muito né a respeito, o que a gente sabe é o que a gente vê e o que ouve eles falarem. Bom, vem muita gente aqui do Governo fazer vistoria, medir os terrenos, fazer análise ali na beira. Eles dizem que esse projeto vai ser muito bom porque vai trazer muita circulação de pessoas aqui e que vai favorecer pra todos, pra quem tem comércio como eu. Eles falam que aqui vai ser um porto pras carretas, né. Então eu acho que vai ficar bom com isso, porque aqui mesmo não tem muita geração de emprego. As pessoas têm que ir ou pra Santa Izabel ou pra Castanhal atrás de emprego. Alguns daqui “conseguem” trabalho lá na Cerâmica Vermelha, mas aqui mesmo na Vila é pouco. Então pra mim acho que vai ser bom (Depoimento de um morador da Vila Pernambuco, em 17/10/2015).

Outra fala com uma visão positiva da implantação dessa plataforma logística, tem opinião divergente no que se refere à execução pelo Estado. De acordo com o enunciado é dever de a iniciativa privada fomentar a construção e execução. Entretanto, a fala converge para a ideia da retirada dessa função de entreposto logístico da orla de Belém, para um espaço mais afastado da cidade, conforme verificamos:

eu acho que esse projeto de transporte logístico lá em Inhangapi, eu avalio que é um projeto extremamente interessante. Agora acho que nesse sentido, tem muita coisa que o Estado cabe em implantar infraestrutura, mas penso que tem muita coisa que cabe a iniciativa privada fomentar isso, porque é de interesse deles. *É fato que a gente percebe esse tipo de uso ali na área da Arthur Bernardes, voltado para a questão da logística de transporte, e isso é uma coisa que só causa impacto negativo para a cidade. Eu não vejo muito*

impactos positivos para Belém ter essa função. Então, nesse sentido, os projetos de plataformas logísticas, não só para o sistema de transporte de cargas, seriam muito melhor, porque o pessoal de transporte de cargas reclama muito dessa regulação que impede essa circulação de carretas por aqui, então, eu acho que isso seria muito bom, teria um ganho muito positivo. [...] *eu já vi discursos assim, que diziam que é função do Estado criar esses terminais de cargas. Eu discordo disso.* (Entrevista com Diretor de Planejamento de órgão público ligado à mobilidade urbana, em 11/09/2015 – grifos nossos).

Na fotografia 9 podemos identificar a área onde o Governo do Estado pretende construir a Plataforma Logística do Rio Guamá. O projeto prevê 18km de cais de porto estilo rampa *roll on roll off*, onde cada empresa se instalaria em lotes comprados ou arrendados do Estado. Para área onde está localizada a vila, está previsto a instalação de um porto público de pequeno porte, para, assim, evitar que ocorra o remanejamento dos moradores.

Fotografia 9 – Orla do Rio Guamá na Vila Pernambuco, Município de Inhangapi.



Fonte: Thiago Alan Guedes Sabino (17/10/2015).

Sobre a importância que o espaço metropolitano possui na cadeia da logística nacional, o discurso apresentado pelos empresários é o da racionalização dos custos, que vai desde a escolha da localização na cidade até o sistema organizacional e produtivo das empresas. A narrativa vislumbra uma mudança na configuração da rede geográfica de cargas que passam por Belém. Em um primeiro momento, tem um sentido de perda de descargas

mormente com a pavimentação da BR-163 e o possível desvio das cargas provenientes do Centro-Sul para aquela rota até a cidade de Santarém, de onde seriam distribuídas para Manaus e as localidades da Amazônia Ocidental. Em um segundo momento, tem-se uma nova perspectiva de aumento e concentração de movimentação de cargas através da cabotagem, no Porto de Vila do Conde. Dessa forma, as empresas de logística estão se especializando para receber as cargas que chegam a navios em Barcarena, e distribuí-las aos seus locais de origem na região de influência imediata de Belém e até mesmo para outros Estados:

Bom, a localização geográfica é determinante na nossa operação. Onde nós estamos localizados, aqui na foz do Maguari, nos dá uma economia de 2 horas por viagem até Macapá. Então, se você somar isso em um mês, eu consigo realizar mais duas viagens ao mês que os meus concorrentes. Então eu faço 24 viagens por mês daqui para Macapá, e tu “colocar” em redução de tempo e de custo, eu consigo racionalizar a minha operação. Se fores ver a questão da acessibilidade aqui, é muito melhor que a Arthur Bernardes, porque nessa área é só Distrito Industrial, então o fluxo é mais reduzido. [...] a nossa empresa já nasceu com o que há de mais moderno em racionalização de custo em navegação interior na Amazônia. Nós operamos com 5 balsas, com capacidade para 54 carretas. Hoje nossa empresa possui as maiores balsas carreteiras da Amazônia, e enquanto o nosso concorrente opera com um comboio de duas balsas pequenas com 30 carretas em cada, nós estamos economizando custo, diesel, tripulação. [...] Bom, a pavimentação da BR-163 é um fato que vai desviar o fluxo por lá, mas isso tem que ser olhado de forma muito positiva. Porque essas cargas que se originam do Centro-Sul para o Norte, não tem mais sentido vir pela Belém-Brasília. Mas de Goiás para cima e o Nordeste a entrada por Belém, continua sendo a mais viável. Então, a gente também tem uma projeção de em 3 a 4 anos construir um terminal lá em Santarém, porque a ideia é que a carga que vem de São Paulo e do Sul do país, chegue em Macapá utilizando a rota via Santarém-Cuiabá. Porém, nós vamos permanecer com atualmente 50 a 60% da nossa operação por aqui e a projeção é que essa movimentação de cargas aumente consideravelmente quando enfrentarmos esse período de crise. [...] além disso, outro mercado que eu "tou" (vislumbrando), é o mercado da cabotagem, então, para isso, eu tive que transferir a minha matriz de Macapá para Belém, porque eu "tou" fazendo um investimento de 10 milhões de reais pra modernizar a minha operação. [...] eu vou com minhas balsas e busco a carga lá no Porto de Vila do Conde e distribuo para Macapá ou alguma coisa por aqui, e isso vem sendo feito por nós ainda com certa precariedade, mas já iniciamos. Sim, isso já é uma realidade e tem aumentado muito depois que desativou a movimentação no porto de Belém (Entrevista com Diretor Geral de uma empresa de logística situada em Belém, em 21/01/2016).

Quando analisamos o papel que a cabotagem vem ganhando no espaço metropolitano de Belém, aparece nitidamente o discurso da racionalização desse fluxo de cargas e da redução do custo, sobretudo para quem é um grande atacadista na região:

Olha, a cabotagem, ela teve uma grande barreira dos empresários para entenderem que lhe proporcionava melhor rentabilidade. Porque veja bem,

isso só foi adquirido com muita insistência e apresentando as vantagens, que ela poderia trazer uma quantidade maior de carga, e reduzir consideravelmente o preço do frete dele, porque o rodoviário é muito mais caro e sem contar que ele estaria diminuindo as avarias. A gente conseguiu manter uma rota semanal de escala em Vila do Conde, onde nossa movimentação de contêineres é em torno de uns 100 *teus* [unidade de contêineres de 20 toneladas] por semana. Então a gente fez uma escala e uma ocupação que nos permite uma regularidade destes contêineres. A gente proporciona ao nosso cliente, além da redução do custo, a certeza que toda semana vamos ter a chegada de um navio fazendo escala, porque esse foi o nosso principal desafio, passar essa credibilidade ao atacadista para que ele tivesse a certeza que a carga dele chega em tal dia, e conseguimos cumprir. [...] atendemos não só Belém, que agora foi tudo transferido para Vila do Conde, conseguimos atender à demanda da região metropolitana, Macapá e esporadicamente Paragominas, Castanhal, Marabá (Entrevista realizada com representante de comercialização de uma empresa de logística situada em Barcarena, em 18/11/de 2015).

Uma vantagem mencionada no discurso que favoreceu esse maior fluxo de cargas foi a interligação e a melhoria viária através da implantação do sistema da Alça Viária, que se tornou um estruturador do setor no espaço metropolitano de Belém:

Você percebe que o Pará, depois que fez a Alça Viária, ele teve uma alavancada, uma robustez de negócios, que permite que você escoe a produção e que chegue ao desenvolvimento mais rápido. Não tem jeito, qualquer estrada que tiver em uma boa acessibilidade, pavimentada, ela permite uma intensificação dos fluxos. Então, depois que implantou esse sistema houve um aumento considerável e desvio desse fluxo, sobretudo dos portos da CDP, no caso o de Belém, ali no Centro para Vila do Conde. Como eu te disse, hoje há essa tendência maior para a cabotagem, e a gente tem que se preparar para esse mercado, porque se não vamos ficar para trás, pois o que interessa nesse momento, e ainda mais numa crise, é reduzir custo, e a empresa que oferece serviços que atendam o cliente com uma redução no custo, larga na frente [...]. Então, assim, a gente recebia carga ali no Porto de Belém e recebia carga ali em Barcarena e trazia para cá. Porque tinha agenciador de navios e operadores portuários nos dois portos. Agora como eu te disse está tudo para Vila do Conde, e a gente otimizou nosso recebimento dessa carga da cabotagem através de nossa balsa, assim fazemos o transbordo lá e trazemos para cá na nossa própria embarcação. Mas, antes, nós utilizávamos bastante a Alça Viária, como ainda é muito utilizada por outras empresas (Entrevista com Diretor Geral de uma empresa de logística situada em Belém, em 21/01/ 2016).

A estruturação do Porto de Vila do Conde envolve não só a área que é gerenciada pela Autoridade Portuária, a Companhia Docas do Pará, mas também a que corresponde à instalação de várias empresas multinacionais, sobretudo aquelas de escoamento de grãos. Das 5 maiores empresas do mundo nesse segmento – as norte-americanas ADM, Bunge e CARGILL, a francesa Dreyfus e a brasileira Amaggi –, 4 estão localizadas ou em processo de instalação de terminais portuários em Barcarena.

Há uma grande expectativa em relação aos portos do Pará, que são projetados para escoar a produção de grãos da região do Centro-Oeste do País. Os investimentos já se iniciaram em Miritituba, no Município de Itaituba, com a implantação de estações de tratamento de cargas, cuja finalidade é receber as cargas provenientes daquela região, por meio de carretas, e realizar o transbordo para comboios de barcas para os terminais portuários, principalmente os localizados em Barcarena.

Além desse Município, havia uma expectativa do antigo Ministério dos Portos de arrendar 3 terminais no Porto da Sotave, em Outeiro, com previsão de movimentação em torno de 18 milhões de toneladas de grãos, e de uma área no Porto de Vila do Conde para movimentação de 5 milhões de toneladas/ano.

O discurso evidencia que a escolha dessas áreas é uma ideia concebida há bastante tempo em função, tão somente, das vantagens competitivas que eles oferecem. Para este tipo de cargas, o fato de estar em um espaço metropolitano não é determinante para a sua localização, apesar de serem favorecidas pela infraestrutura já consolidada e pelos serviços oferecidos pela metrópole, como seguradoras, bancos, agenciadores, indústrias navais etc. Pode-se constatar isso na fala que segue:

a nossa empresa é a Navegações Unidas Tapajós, a Unitapajós como é conhecida, foi constituída em 2013. É uma *joint venture* de duas grandes *tradings* do agronegócio que é a Bunge e a Amaggi, justamente criada para fazer o escoamento de grãos no corredor Tapajós, desde Itaituba até Barcarena. Elas resolveram investir nesse corredor logístico e é a primeira empresa a operar nessa rota de Miritituba a Barcarena. *Isso é um projeto e um desejo que se concebia no setor há bastante tempo. Desde a inacabada BR-163 da década de 1970, já era um corredor logístico para região Norte.* E com o desenvolvimento da produção de grãos do país, começou a se mostrar a necessidade de escoar essa produção pelo Norte, através do que chamamos no setor empresarial de custo Brasil. [...] *Bom, na logística, o que conta é o produto de ponta a ponta. Quando foi escolhido Barcarena, é porque está se desenvolvendo também um projeto para que navios de maior profundidade adentre até Barcarena, e foi por esse motivo principal que foi escolhido esse município como o porto de transbordo para exportação.* Os portos já existentes para grãos em Santarém e em Itacoatiara, portos maduros, desde 1997, são portos ainda competitivos com o sistema rodoviário e ferroviário, mas mesmo assim é limitado pela restrição da Barra Norte, no Rio Amazonas, que é aquela entrada de navios ali em Macapá. Então os navios que vêm para esses dois portos, tem uma limitação no seu carregamento, em função desse ponto crítico. *Então Barcarena e essa região aqui, que envolve não só o município, mas tem projeto na ilha do Capim, em Abaetetuba e na Ponta do Mulato, em Ponta de Pedras, foi a escolhida em função de ter a capacidade de carregamento de navios de maior capacidade, e com isso a redução do custo.* Além do que, aqui é o ponto mais próximo dos grandes consumidores de grãos, que são a Europa e a Ásia. Então, esses foram os fatores que foram determinantes para que *Barcarena fosse escolhido como um polo de exportação de grãos.* [...] eu vejo o seguinte a respeito do Porto da Sotave, ele tem uma limitação de

calado, que ali é em torno de 10 a 11 metros. Para o que se está projetando de carga e de movimentação de navios de grande capacidade, *esse porto já nasceria com uma restrição*. Então, hoje, a tendência é que tenhamos áreas que recebam navios de até 120 mil toneladas, que em Barcarena vai ser possível depois que realizarmos alguns estudos de balizamento do canal de navegação. *Em Outeiro só poderá atracar navio com até 80 mil toneladas, no limite, pois ali tem a limitação do canal que adentra a baía do Guajará*. E para a logística, a redução do custo e o volume de cargas é determinante (Entrevista com Diretor de Operação portuária de uma *joint venture* da logística situada em Barcarena, em 11/12/2015 – grifos nossos).

O argumento evidencia a oferta de serviços pela metrópole, mas destaca que, para a operação desse tipo de empresa, a localização em Belém não é determinante. A instalação desse polo de logística de grãos, entretanto, se dá em função das características vantajosas para a operação portuária:

esse projeto dinamizou muito a indústria naval aqui de Belém. Só para ter uma ideia, nós encomendamos nos estaleiros de Manaus 31 barcaças e, o restante, mandamos construir aqui 59 barcaças. *Aqui em Belém nós construímos no Estaleiro Rio Maguari e no Estaleiro da ENASA*. Já os empurradores, optamos pela ERIM de Manaus, porque eles já têm mais expertise nessa tecnologia de grandes empurradores. *Mas dinamizou muito esses três aqui de Belém, com uma grande demanda de várias empresas, não é só a nossa que contrata*. [...] a escolha de Belém para ser a matriz, foi porque no período de instalação da empresa nós estaríamos bem próximos de Barcarena. Nesse primeiro, momento não olhamos para o lado operacional, mas sim para o lado institucional, porque precisaríamos ter um contato maior com os órgãos envolvidos na liberação da licença, estudos etc. *Mas nós estamos em processo de mudar tudo para Barcarena, para ficar mais próximo da área de operação* (Entrevista com Diretor de Operação portuária de uma *joint venture* da logística situada em Barcarena, em 11/12/2015 – grifo nosso).

Os impactos que essas obras causam, sobretudo no Município de Barcarena e entorno, não são negados, mas os empresários sugerem serem os mesmos contornáveis e solucionáveis. Projetam-se os impactos das obras muito mais na questão urbana que na questão socioambiental:

então vai ter uma demanda de cargas rodoviárias devido à expansão da produção de soja ali no Polo de Paragominas, e a nossa infraestrutura rodoviária não comporta. Além disso, não tem um planejamento para operação nos meios urbanos. Porque quer queira ou quer não, *as nossas cargas vão ter que passar por áreas urbanas*. *Em Barcarena, teve ano passado problemas em relação a isso, com a comunidade, teve até protesto lá*. *E isso tem que ser preparado, porque do jeito que está se opera, porém não com eficiência* (Entrevista com diretor de operação portuária de uma *joint venture* da logística situada em Barcarena, em 11/12/2015 – grifo nosso).

Todavia, contradizendo este discurso, temos o depoimento de uma de uma pessoa que trabalha em uma barraca de venda de alimentos na Praia do Conde, em Barcarena:

esse navio que afundou aí prejudicou muito a gente aqui. Eu perdi muito as minhas vendas. O meio ambiente veio e impediu o banho na praia. Agora já “tá” até melhor, porque isso aqui “tava” uma fedentina horrível. [...] Olha, aqui em Barcarena, que eu me lembro, teve esse caso do boi agora, teve também o caso do Caulim ali da Imerys, teve uma balsa que afundou de soja lá pro furo do Arrozal, isso que eu me lembro. Então isso tudo prejudica a gente, que não pode pescar, porque os peixes morrem e espanta os clientes nossos. E, aí, eu te pergunto? Como eu vou conseguir me sustentar? Essa vez, agora, disseram que iam dar uma cesta básica pra gente, mas eu nem consegui receber a minha porque o Ministério Público cancelou (Depoimento de uma comerciante da Praia do Conde – Barcarena em 17/10/2015).

Através desses fragmentos dos discursos dos agentes produtores do espaço metropolitano, percebemos na retórica a estruturação de uma cidade-região para a Amazônia. Há uma preocupação em solucionar os problemas de mobilidade urbana e da logística no espaço metropolitano, com isso, possibilitar uma fluidez neste território.

Apesar de não ter ganhado ênfase neste trabalho, verificamos que o discurso de alguns agentes projeta, para a cidade de Belém, uma intensificação da função de serviços para a sua região imediata. Dessa forma, ganham força os discursos que defendem a transferência de operações logísticas da cidade de Belém para outras áreas mais distantes.

Assim, esses espaços que antes eram utilizados para as operações logísticas, podem ser utilizados pelo capital imobiliário, surgindo novos projetos de cunho turístico para a cidade.

Sendo assim, esses discursos dos agentes já antecipam um desejo e a estruturação do espaço metropolitano que é desejado. Entretanto, é preocupante que poucas falas ressaltaram ou projetaram soluções para diminuir a desigualdade socioespacial muito presente nesta metrópole cada vez mais dispersa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como propósito analisar o discurso sobre a logística de agentes diretamente envolvidos na produção do espaço. Para isso, levaram-se em conta as grandes obras públicas de infraestrutura viária e de acessibilidade urbano-regional, bem como os investimentos privados ligados ao setor.

Procuramos sustentar que o discurso de governantes e empresários sobre a logística surge como uma tentativa de (re)afirmar a metrópole dentro de uma dada estratégia “desenvolvimentista” e de “modernização” que facilite a acumulação flexível para o capital na região amazônica. Neste caso, os espaços se conectam por meio dos seus fixos (portos, aeroportos e plataformas logísticas) dispersos na metrópole, mas com articulações exógenas às relações horizontais da mesma.

Para construção do trabalho buscamos discutir elementos acerca da teoria do desenvolvimento e como a logística é uma indutora desse processo, através da modernização do espaço. Como pudemos verificar pelos discursos, o desenvolvimento é anunciado a todos, prometido com inúmeras vantagens, sobretudo a da geração de emprego e renda. Todavia, como já salientava Arrigui (1998), trata-se de um desenvolvimento ilusório, que não chegará a todos os espaços ou toda a população. Dessa forma, temos um espaço metropolitano que é fragmentado, que não contam com acessos à infraestrutura básica para boa parte de sua população. Utilizando as ideias de Smith (1988), o capitalismo atual tem como marca estrutural o desenvolvimento desigual, que revela, na sua forma e essência, os processos contraditórios da sociedade e do espaço mundial. Portanto, segundo esse autor, o capitalismo se utiliza da reestruturação urbana para implantar formas e modos de produção que permitem uma acumulação mais flexível ao capital.

Expusemos, também, uma discussão sobre o espaço e a modernização da sociedade. Nosso entendimento foi o de que o espaço, enquanto produção social, é um grande desafio para os planejadores e para avançar no direito a cidade, posto que, na luta por uma cidade mais justa e inclusiva, colocam-se interesses privados que acabam por negar a condição de cidadão aos indivíduos que nela habitam.

As demandas que se colocam em um cenário global se intensificam e ganham papel crucial nas metrópoles através de projetos de reestruturação metropolitana. Os processos de dispersão metropolitana, por um lado, e a metropolização do espaço, por outro, vêm configurando, em alguns casos, a formação de metrópoles mais difusas, que é um novo modelo de cidade para o capital. Esse modelo tanto renova as áreas urbanas antigas, como

expande suas relações, incorporando cidades vizinhas e localidades vizinhas, formando um aglomerado metropolitano e se constituindo em um verdadeiro epicentro de fluxos (LENCIONI, 2006).

Em seguida, procuramos apresentar a formação do espaço metropolitano de Belém, chamando atenção para mudanças e permanências, que se expressam pela diversidade histórica, social, cultural e espacial da metrópole atual. Consideramos a origem da cidade e os processos históricos que influenciaram a sua configuração contemporânea, caracterizada pela dispersão metropolitana.

Essa dispersão pressupõe a incorporação de municípios na nova região metropolitana, mas não somente isso. Os fluxos oriundos da e para a metrópole definem uma interação com outros espaços, que estão além do território instituído em lei como metrópole. As relações que a cidade expandida tem com a sua região estão associadas ao papel que passou a exercer como metrópole, tornando-se um importante centro urbano relacional em sua região, ainda que marcado pela intensidade da pobreza (TRINDADE JÚNIOR, 2005).

Por fim, procuramos analisar a logística no plano dos discursos elaborados por diversos agentes e que tendem a projetar e a (re)afirmar a metrópole belenense no cenário nacional e internacional. Em um primeiro momento, apresentamos o papel que os fluxos e a circulação possuem na estruturação do espaço urbano-regional, para, a partir daí, entender os significados e as intencionalidades apresentadas nos discursos, que concebem um modelo de cidade e de sua configuração espacial.

Temos uma lógica de dispersão da moradia em razão da periferação da metrópole e que acompanha os eixos viários estruturantes. Essa lógica é reforçada, por um lado, pela construção de condomínios fechados em áreas cada vez mais afastadas, com baixa densidade populacional e, na maioria das vezes, sem a criação de novas centralidades, reproduzindo a lógica da cidade do automóvel e aumentando a demanda de uma classe média por novas vias. De outro, o Estado também reforça essa mesma lógica ao implantar conjuntos habitacionais populares sem a mínima integração com o sistema viário e o transporte público, como podemos verificar principalmente nas áreas mais afastadas do tecido urbano.

Além dessa lógica imobiliária, as empresas do setor de logística vêm buscando se estruturar ao longo da orla urbana, que, em alguns casos, só foi possível através do incentivo do próprio Estado e outras empresas, que não possuem um arranjo produtivo fluvial, localizam-se ao longo do eixo das principais vias estruturantes, como a BR-316, que corta vários municípios.

Componentes importantíssimos de análise, neste trabalho, foram os elementos discursivos. Constituíram-se uma ferramenta que nos permitiu identificar as intencionalidades, as vontades e as projeções que se pretende sobre a metrópole em dispersão.

Para nós, o discurso possibilitou uma investigação sobre a produção do espaço urbano, na medida em que seu uso consistiu identificar as ideias centrais, através das expressões-chave, presentes nos planos, projetos e falas dos agentes produtores do espaço, orientados por argumentos que definem uma dada concepção de cidade hoje e para o futuro (SOUZA JÚNIOR, 2009).

Posteriormente, apresentamos os discursos presentes nos jornais de grande circulação de Belém. Neles as narrativas são usadas muitas vezes como parte do jogo de poderes, muito presente nesses dispositivos midiáticos. As reportagens circulam por meio das edições, e nelas a memória do discurso sempre é preservada para retornar em outro momento oportuno. Assim, percebemos, ao longo do recorte temporal estabelecido, a presença de dois tipos de discursos. Um primeiro que apresenta a cidade em um cenário de caos, de problemas recorrentes, remetendo sempre à ideia de atraso e de perda. A intenção desse discurso é a de aproximar a realidade mostrada do leitor, e, no mesmo momento, anunciar, às vezes de uma forma direta e outras não, a necessidade de transformação desse cenário. A nosso ver, esses discursos sustentam o que vem em seguida, projetado para o futuro da cidade.

Um segundo discurso, projeta as obras de infraestrutura logística e de mobilidade como uma solução, através da perspectiva de desenvolvimento econômico, progresso, geração de emprego, ordenamento urbano, melhoria da circulação urbano-regional etc., sem questionar, de fato, o modelo de cidade que aparentemente se quer transformada. Trata-se de um discurso do devir, que concebe a cidade para o futuro, com desejo de modernização, mas que não sugere rupturas essenciais com a cidade que se quer superar.

Nos planos de transporte e de mobilidade urbana, projeta-se a configuração de uma região metropolitana cuja lógica é a da racionalização dos espaços, por meio, principalmente, da organização do sistema de transporte público de massa. Verificamos que esses planos são renovados e apresentam características singulares, porém, mantendo o mesmo discurso da necessidade de implantação de grandes estruturas viárias, que reforçam a dispersão urbana, dada a recorrente necessidade de estruturação e de reordenamento urbano com vistas sempre a uma metrópole cada vez mais ampliada, que pouco questiona a pobreza urbana e o seu crescente adensamento em periferias distantes do centro metropolitano, a segregação socioespacial e a tendência crescente do uso do transporte automotivo individual.

Não podemos perder de vista que esses discursos representam o poder do saber de técnicos, sobretudo de uma corrente de pensamento normativo e racional, que dificilmente são colocados em questões. Dessa forma, a concepção do espaço nos planos reflete o desejo de transformação da cidade pelos técnicos, que avança em pontos como a possibilidade de um ou outro transporte alternativo, como a bicicleta, na adoção do BRT, como forma de transporte de massa, mas que tem limites de avançar em outros pontos fundamentais, como a circulação fluvial intraurbana, a prioridade de fato ao transporte público e ao uso mais coletivo do espaço etc.

Nas entrevistas, pudemos verificar a fala direta dos agentes envolvidos em obras e na gestão da logística e da mobilidade urbana. Por meio dos seus discursos, verificaram-se as estratégias e as tendências de produção do espaço, que certamente provocarão mais mudanças do que permanências na metrópole.

Algumas projeções para o espaço metropolitano não ficaram nítidas neste trabalho, mas estão relacionados com essas estratégias que se pautam na logística e que abrem caminhos para novos investimentos de renovação e de expansão de áreas urbanas. Como exemplo, projetos que vislumbram a transferência das operações portuárias e de transbordo de cargas para outras áreas do espaço metropolitano, apresentam-se oportunidades de grandes investimentos nas obras de renovação cujo apelo é enorme, em função, talvez, do grande “sonho” de “resgate” do rio para a cidade.

Nosso alerta aqui se assenta no sentido de pensar novas possibilidades para esse espaço urbano; possibilidades estas que podem representar ganhos de novos espaços para a cidade, mas que necessitam de um amplo debate, sob o risco de mascarar implicações negativas no sentido do direito à cidade quando simplesmente apresentados de forma sedutora como elementos de modernização e de atratividade de investimentos. É preciso pensar uma cidade mais justa, onde não se retire o direito de acesso aos espaços públicos daqueles que possuem menos recursos, e não negue a sua relação e a manifestação destes sobre o que querem e o que pensam a respeito da cidade e da metrópole onde vivem.

Nossa preocupação se coloca em relação à forma como essas políticas de renovação vêm sendo executadas em Belém há bastante tempo. Percebemos sempre um modelo que busca ser copiado, e, com isso, tem-se a negação das identidades locais e regionais. Assim ocorre na área portuária dos galpões da linha fluvial Belém–Soure, onde funciona a “Estação das Doca”s hoje. Assim, também, ocorreu com a orla do “Portal da Amazônia”, idealizada nos moldes de outras cidades cujas orlas são tidas como referências, a exemplo de Copacabana, no Rio de Janeiro, e de Boa viagem em Recife. Nessa concepção de cidade,

prioriza-se a dimensão contemplativa da natureza e o uso mais voltado ao lazer e ao turismo. Essa tendência parece não se encerrar por aí, tendo em vista o discurso recente do ex-Ministro dos Portos, que anunciou a intenção de transformação do antigo Porto de Belém em “Porto do Futuro”, com inspiração em projetos de renovação urbana ocorridas nas áreas portuárias do Rio de Janeiro e de Boston.

Seguimos a mesma concepção de Harvey (2014), que salienta ser preciso organização e resistência dos movimentos sociais e mobilizações coletivas em geral. Isso no sentido de trabalhar em prol do comum urbano, pensando uma cidade e em uma metrópole diferentes, que não sejam reféns dos interesses do grande capital, lutando contra processos de gentrificações e de exclusão socioespacial que os projetos que envolvem estratégias logísticas de estruturação urbana acabam por reforçar, seja por meio de intervenções propriamente ditas, seja por meio de práticas discursivas que reinventam a cidade, sem necessariamente romper com esquemas e modelos antecidadãos de concebê-la.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, R. E. Civilização de rio, civilização da estrada: transporte na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Papers do Naea**: UFPA, Belém, v.170, nº1, 2004.

_____. **Quilombolas indígenas do Sítio Conceição**: reivindicações identitárias e territoriais (Barcarena-PA). Belém: Editora PNCSA, 2015.

ALMEIDA, A. W. B. Biologismos, geografismos e dualismos: notas para uma leitura crítica de esquemas interpretativos na Amazônia que dominam a vida intelectual. In: _____. **Antropologia dos arquivos da Amazônia**. Rio de Janeiro: Casa 8/FUA, 2008. p. 15-126.

ALVES, C. S., et al. A importância da logística para o e-commerce: o exemplo da Amazon.com. In: I Congresso USP de Iniciação Científica em Contabilidade. **Anais**. São Paulo, 2009.

ALVES, C.S.D. **Formas espaciais recentes da urbanização da Amazônia**: a dinâmica socioespacial do município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana de Belém. 2012. 151 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém.

AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais**: A metrópole de Belém e as cidades médias na Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP). 2010. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

AMARAL, R. **Fundação de Belém do Pará: jornada de Francisco Caldeira Castelo Branco**. Brasília: Senado Federal, 2010. 108 p.

ARRIGUI, G. **A ilusão do desenvolvimento**. Petrópolis: Editora Vozes, 1998. 371 p.

BALLOU, R. H. **Logística empresarial. Transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993. 388 p.

BARAT, J. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, M.R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras expressões, 2011.

BECKER, B. K. **Amazônia**. Geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Terra Mater, 2007. 168 p.

BELÉM. Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém; Desenvolvimento e Sistemas S/A. **Plano de desenvolvimento da Grande Belém (PDGB)**. CODEM: Belém, 1975, 4 volumes.

_____. Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém; Geotécnica Consultores s/a; Secretaria Estadual de Planejamento do Estado do Pará. **Plano de Estruturação Metropolitana (PEM)**. CODEM/SEPLAN-PA: Belém, 1980.

BELÉM PODE INTEGRAR ATLÂNTICO E PACÍFICO. **O Liberal**, Belém, caderno Cidades, p.9, 4 mai. 2008.

BEM QUE OS JAPONESES AVISARAM. E o trânsito parou. **O Liberal**, Belém, caderno Atualidades, p.9, 14 set. 2008.

BINÁRIO PREPARA BELÉM PARA O FUTURO. **O Liberal**, Belém, caderno Mercado, p.9, edição 27 de abril de 2008.

BRANDÃO, C. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Editora Unicamp, 2012. 238 p.

BRASIL. Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia. **Subsídios ao plano regional de desenvolvimento (1972- 1974)**. SUDAM: Belém, 1971. 250 p.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Portos. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica / Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. ANTAQ: Brasília, 2013. 108 p.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

_____. A produção da metrópole: o novo sentido do solo urbano na acumulação do capital. In: RIBEIRO, A.C.T.; LIMONAD, E.; GUSMÃO, P.P (Org.). **Desafios ao planejamento**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 43-56.

CASTRO, E.; SANTOS, M. A. A. Belém de águas e portos: ação do Estado e a modernização na superfície. In: CASTRO, E. (Org). **Belém de águas e ilhas**. Belém: Cejup, 2006. p.25-37.

CASTRO, E. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. **Revista Novos Cadernos NAEA**: UFPA, Belém, v.10, n.2, 2007.

_____. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Cadernos CRH**, Salvador, v.25, n- 64, p.45-61, 2012.

CASTRO, E.; MARIN, R. E. A. **No caminho de pedras de Abatacal: experiência social de grupos negros no Pará**. Belém: NAEA/UFPA, 2004. 274 p.

CASTRO, A.O. de; SEIXAS, N.S. dos. A. História, discursos e relações de poder nas páginas de O Liberal. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MÍDIA, 9., **Anais**. UFOP, Ouro Preto – MG, 2013.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. Petrópolis: Vozes, 2008. 144 p.

CORÓ, G. Logística, economia global e desafios para o made in Italy. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios**. Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP & A, 2003. cap. 6.

CORREA, A. J. L. **O espaço das ilusões**: planos compreensivos e planejamento urbano na Região Metropolitana de Belém. 1989, 339 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de altos estudos da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém.

CÔRREA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 49, n.3, p. 39-68, 1987.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 330 p.

_____. **Trajetórias geográficas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2011. 302 p.

CRUZ, E. **A Estrada de Ferro de Bragança**. Belém: Falângola, 1955 158.p.

_____. **História da associação comercial no Pará**. Belém: Edufpa, 1996. 108 p.

DE ROO, P. O desenvolvimento local pelo prisma das cidades: os conceitos de aglomerações na França. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. **A mobilização produtiva dos territórios**: instituições e logísticas do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

DI PAOLO, P. **Cabanagem**: a revolução popular da Amazônia. Belém, CEJUP, 1990. 415 p.

FERRARI, T. **A fabrialização da cidade e ideologia da circulação**. São Paulo: Outras expressões, 2015. 184 p.

FLEURY, P. F., MONTEIRO, F. J. R. **O desafio logístico do e-commerce**. 2003. Disponível em: <http://lvf2j.wordpress.com/2010/05/18/o-desafio-logistico-do-e-commerce>. Acesso em: 25 nov. 2015.

FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 1996. 79 p.

GILL, R. Análise do discurso. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Org). **Pesquisa qualitativa com textos, imagem e som**: um manual prático. Petrópolis: Vozes, 2007. p. 244-270.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. 291 p.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

_____. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011. 240 p.

_____. **Cidades Rebeldes**: do direito a cidade a revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014. 296 p.

HAESBAERT, R. **Regional – global**: dilemas da região e de regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HUERTAS, D. M. **Território e circulação**: Transporte rodoviário de cargas no Brasil. Campinas, 2013, 443 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de Campinas, Campinas, 2013.

_____. A principal artéria fluvial da Amazônia brasileira como nodal do transporte rodoviário de carga. **Novos cadernos NAEA**, Belém, v. 17, n. 2, p. 95-122, dez. 2014.

ĨÑIGUEZ, L. **Manual de análise do discurso em ciências sociais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004. 311 p.

KLINK, J.J. **A cidade-região**: regionalismo e reestruturação no grande ABC paulista. São Paulo: DPeA, 2001.

LEFÉBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2005.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEITÃO, K. O. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento**: um estudo sobre o PAC no Estado do Pará e o lugar que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do país. 2009. 285 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço: uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. R. (Org.). **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 153-165.

_____. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J.B; LIMA, L.C; ELIAS, D. (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 65-7.

_____. Metrôpole e sua lógica capitalista atual face ao regime de acumulação patrimonial. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 14, n.4, p. 149-158, dez. 2015.

LIMA, A. M. **Pelos trilhos dos bondes**: cidade, modernidade e tensões sociais em Belém de 1869 a 1847. 2011. 425 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos da Amazônia, Universidade Federal do Pará. 2011.

MAUÉS, R. H. “Amazônias”: identidade regional e integração nacional. In: _____. **Uma outra “invenção” da Amazônia**. Religiões, histórias, identidades. Belém: Cejup, 1999.

MONIÉ, F. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. **A mobilização produtiva dos territórios**: instituições e logísticas do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: _____. **PARÁ**. Obras reunidas de Eidorfe Moreira. Belém: Cejup, 1989. v.1.

MOREIRA, F.B. **Os valores-notícias no jornalismo impresso**: análise das características substantivas das notícias nos jornais Folha de São Paulo, O Estado de São Paulo e O Globo. 2006. 157f. Dissertação (Mestrado em Comunicação e informação)- Programa de Pós-graduação em Comunicação e informação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.2006.

OBRAS incrementam a economia do Pará. **Novo Pará**. Belém, ano v, n. 2, fev. 2001.

PARÁ. Companhia de Habitação do Estado do Pará. **Plano Diretor de Transporte Urbano de Belém – PDTU/1991**. COHAB-PA: Belém 1991.

_____. Companhia de Habitação do Estado do Pará. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana de Belém**. Relatório técnico final do PDTU. COHAB-PA/SEDURB: Belém, 300 f. Belém, mar. 2001.

PENTEADO, A. R. **Problemas de colonização e de uso da terra na região Bragantina do Estado do Pará**. Belém: UFPA, 1967. v 1. (Coleção Amazônica). 216 p.

_____. **Belém do Pará**: estudo de geografia urbana. Belém: UFPA, 1968. v. 1. (Coleção Amazônica).

_____. **O sistema portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973. v. 1. (Coleção Amazônica). 260 p.

PINHEIRO, A.C.L. et al. A política de transporte público e a estruturação do espaço urbano na Região Metropolitana de Belém. In: COSTA, M.A.; MARGUTI, B.O. (Org.) **Funções públicas de interesse comum nas metrópoles brasileiras**: transportes, saneamento básico e uso do solo. Brasília: IPEA, 2014.

PINHO, F. A. S. Vozes da modernidade: poder público e imprensa em Belém (1097/1908). **Web-Revista Discursividade**: Estudos Lingüísticos, v. 1, p. 5, 2008a.

_____. Modernização urbana, imprensa e cotidiano: bondes elétricos e acidentes em Belém. In: Encontro Estadual de História, IX, 2008, Porto Alegre. **Vestígios do passado**: a história e suas fontes, 2008b. p. 1-11.

_____. Paris, Rio de Janeiro, Belém: circulação de ideias e práticas na modernização das cidades brasileiras na virada do século XIX. In: SEMANA DE PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, XVI, 2010, **Anais...** Rio de Janeiro, 2010.

PINTO, L. F. Diário do Pará, o novo O Liberal. **Jornal Pessoal**, Belém, 22 jan. 2008, 469 ed., p.1. Disponível em: < <http://observatorioidaimprensa.com.br/feitos-desfeitas/diario-do-para-o-novo-liberal/>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

PONTE, J. P. X. Belém do Pará: cidade e água. **Caderno MetrÓpole**, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 41-60, mai. 2015.

RAVENA, N. **Abastecimento:** falta, escassez do “pão ordinário” em vilas e aldeias do Grão-Pará. 1994. 209 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de altos estudos da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém. 1994.

RIBEIRO, P. C. **Terminal urbano de integração no Brasil:** análise crítica de sua arquitetura. 2007. 225 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2007.

SANTOS, R. A. O. **História econômica da Amazônia:** 1800-1920. Biblioteca básica de ciências sociais, São Paulo, 1980.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado.** 3. ed. São Paulo: Edusp, 1994a.

_____. **Por uma economia política da cidade:** o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994b.

_____. **A urbanização do território.** São Paulo: Hucitec, 1994 c.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 3. ed. São Paulo: Edusp, 2002.

_____. **Espaço e método.** 5. ed São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense:** do “mundo” das águas às florestas protegidas. 2012. 276 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

SANTOS, M.A.F. Violência urbana em Uberlândia/MG: uma pesquisa a partir dos discursos dos moradores. In: MARAFON et al. (Org.). **Pesquisa qualitativa em geografia:** reflexões teórico-conceituais e aplicadas. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2013.

SARGES, M. de N. **Belém:** riquezas produzindo a belle-époque (1870/1912). Belém: Paka-Tatu, 2002. 212 p.

SCOOT, A. J. et al. Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates**, n.41, p. 11-25, 2001.

_____.; STORPER, M. Regions, globalization, development. **Regional Studies**, v. 37, n. 5, p. 569-593, aug./oct. 2003.

SILVA, J.M. Análise do discurso e pesquisa qualitativa na geografia. In. RAMIRES, J.C.L.; PESSÔA, V.L.S. (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa nas trilhas da investigação.** Uberlândia: Assis, 2009. p. 91-122.

SILVA, M. A. P. da. **A cidade vista através do porto:** múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA). 2006. 186 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

SILVA, G. Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In: MONIÉ, F.; SILVA, G. **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logísticas do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SILVA, R. T. A conectividade das redes de infraestrutura e o espaço urbano de São Paulo. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade**. Rio de Janeiro: Revan; Fase, 2001. p. 406-432

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M.R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras expressões, 2011.

_____. As cinco revoluções e evoluções logísticas: impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. (Org.). **Questões Nacionais e Regionais do Território Brasileiro**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009, v.1, p. 13-42.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. 250 p.

SOJA, E. W. Para além de postmetrópolis. **Revista da UFMG**, Belo horizonte, v. 20, n.1, p.136-167, jan./jun. 2013.

SOUZA, M. A. A. de. Reacompondo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação. In: SILVA, A.S.; FREIRE, D.G.; OLIVEIRA, F.J.G (Org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. cap. 1.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 556 p.

SPOSITO, E. S. **Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: UNESP, 2004. 199 p.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: UNESP, 2013. 376 p.

TAVARES, M. G. **A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)**. Rio de Janeiro, 1999. 180 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1999.

TREVISAN, L. **Os usos do território brasileiro e o imperativo da logística: uma análise a partir da Zona Franca de Manaus**. Campinas, 2012. 210 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas. 2012.

TRINDADE JÚNIOR., S.C. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. 1998, 395 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 1998.

_____. A natureza da urbanização da Amazônia e sua expressão metropolitana. **Humanitas**, Belém, v.15, n.1, p.43-60, 1999.

_____. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização da Amazônia. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10, São Paulo, 2005. **Anais**. São Paulo: USP, 2005.

_____. Malhas socioespaciais e desafios da gestão metropolitana no Brasil: reflexões a partir da Região Metropolitana de Belém. In: OLIVEIRA, J. A. (Org.). **Cidades brasileiras: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2010. p. 327-349.

Vila do Conde terá duas obras de ampliação. **DIÁRIO DO PARÁ**. Belém, 12 abr. 2007. Caderno Pará, p.6.

WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência 1850-1920**. São Paulo: Hucitec, 1993. 374 p.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Roteiro base das entrevistas a serem realizadas no espaço metropolitano de Belém durante a pesquisa de mestrado

Projeto de Pesquisa: “Produção do espaço e dispersão metropolitana em Belém: A importância da logística em obras e projetos de estruturação territorial”.

ROTEIRO – Representante da SEMOB

Nome:

Cargo:

Formação profissional:

1- Qual a competência dentro da estrutura da prefeitura que o órgão possui para viabilizar obras de mobilidade urbana dentro do espaço metropolitano?

2- Quais obras/projetos na área da mobilidade urbana que o órgão vem executando ou assessorando outros órgãos/instituições dentro do espaço metropolitano?

3-Há projetos do segmento da logística pela iniciativa privada para Belém que procuraram a SEMOB?

4-Qual plano ou programa norteia as ações do órgão em relação à mobilidade urbana no espaço metropolitano de Belém?

5-Quais fundos ou linhas de investimento para projetos de mobilidade urbana usados pelo órgão ou pela prefeitura?

6-Essas obras foram concebidas e/ou estão sendo executadas em parceria com outros órgãos dos governos estaduais e federais, e demais prefeituras da Região metropolitana?

7- Qual a importância dos projetos de mobilidade urbana para o crescimento urbano e estruturação do espaço metropolitano de Belém?

8-Qual a configuração (conformação) espacial assumida pela metrópole e como o Governo municipal tem se planejado para pensar o papel que a cidade possui na sua região?

9-Dentre os projetos da instituição há algum com grande dificuldade de ser executado em esferas (político, econômico, jurídico ou social)? Se sim, qual o motivo?

10- Alguns projetos estruturantes de mobilidade urbana e logística foram concebidos a bastante tempo para esse espaço metropolitano. Na sua opinião, quais os principais empecilhos para saírem do papel?

11- Até que ponto a divulgação dos projetos estruturantes para a mobilidade urbana e organização territorial no espaço metropolitano são impactante e trazem legitimidade ao governo? (Caso do projeto da ligação de pontes de Outeiro-Mosqueiro)

12- Qual a prática de regulamentação do órgão em relação às empresas de transporte de carga localizadas em Belém? Há um horário específico para elas atuarem na entrada/saída de carretas?

- 13- Quais são os corredores viários são indicados hoje para essa atuação em Belém?
- 14- Ainda na área central de Belém, há algum projeto do órgão ou da iniciativa privada (CONJOVE, ACP) para a destinação de um espaço apropriado para carga/descarga?
- 15- Qual a posição do órgão em relação ao projeto de Zoneamento do Porto de Belém da CDP para ampliação do seu terminal de Contêineres e do Porto da Sotave-Outeiro, para ser um porto exportador de grãos?
- 16- Belém já teve várias tentativas de implantar um transporte hidroviário dentro do seu território e foram frustrados? Na sua opinião, por quê não foram adiante?
- 17- Em relação ao projeto BRT-Fluvial qual será o diferencial do mesmo que permitirá a sua utilização e aceitação por parte da população?
- 18- Este projeto foi concebido para ter uma integração metropolitana pelos rios? Se sim quais os municípios a serem contemplados?
- 19- Você tem mais alguma consideração a fazer?

APÊNDICE B: Roteiro base das entrevistas a serem realizadas no espaço metropolitano de Belém durante a pesquisa de mestrado

Projeto de Pesquisa: “Produção do espaço e dispersão metropolitana em Belém: A importância da logística em obras e projetos de estruturação territorial”.

ROTEIRO – Representante de órgãos Estaduais ligado a mobilidade urbana

Nome do órgão:

Responsável pela informação:

Cargo no órgão:

Formação profissional:

1- Qual a competência dentro da estrutura do Governo que o órgão possui para viabilizar ou atrair projetos logísticos e/ou de mobilidade urbana dentro do espaço metropolitano?

2- Quais projetos na área da logística e/ou mobilidade urbana que o órgão vem executando ou assessorando outras instituições dentro do espaço metropolitano?

3- Qual plano ou programa que norteiam as ações do órgão em relação a concepção/execução de projetos da logística e/ou mobilidade urbana no espaço metropolitano de Belém?

4-Essas obras foram concebidas e/ou estão sendo executadas em parceria com outros órgãos dos governos estaduais e federais, e demais prefeituras da Região metropolitana?

5- Qual a importância que o espaço metropolitano de Belém possui na projeção de obras de mobilidade urbana e/ou logística em relação aos investimentos em todo o Estado?

6-Qual a importância das obras e projetos em mobilidade urbana e/ou logística para a estruturação territorial e formação do espaço metropolitano de Belém?

7-Alguns projetos estruturantes de mobilidade urbana e/ou da logística foram concebidos há bastante tempo para esse espaço metropolitano. Em sua opinião, quais os principais empecilhos para saírem do papel?

8-Dentre os projetos da instituição há algum com grande dificuldade de ser executado por alguma questão (político, econômico, jurídico, técnico ou social)? Se sim, qual o projeto e o motivo?

9- Até que ponto a divulgação dos projetos estruturantes para a mobilidade urbana e organização territorial no espaço metropolitano são impactante e trazem legitimidade ao governo?

10 - Você tem algo mais a acrescentar?

APÊNDICE C: Roteiro base das entrevistas a serem realizadas no espaço metropolitano de Belém durante a pesquisa de mestrado

Projeto de Pesquisa: “Produção do espaço e dispersão metropolitana em Belém: A importância da logística em obras e projetos de estruturação territorial”.

ROTEIRO – Empresas de Logística e Transportadoras de cargas

Nome da empresa:

Endereço da empresa:

Responsável pela informação:

Cargo na empresa:

Ano de instalação da empresa no local:

1- Qual a origem da empresa?

2- A empresa sempre se localizou neste endereço? Se não qual o outro?

3- Qual o motivo de instalação da empresa neste endereço? Por que escolher esta cidade? Quais as vantagens /desvantagens de se localizar neste endereço?

4- Qual o tipo de transporte à empresa realiza? Dispõe de multimodal?

5- A empresa possui frota própria? Quantos veículos/balsas?

6- A empresa utiliza subcontratação de outras empresas do ramo do transporte? Se sim quais? (sabe a origem delas)

7- Qual a origem do capital da empresa (Local, regional, nacional, multinacional, misto público-privado)?

8- A empresa aqui é filial ou a matriz? Se houver outras dizer a localização

9- Qual serviço/produto a empresa oferece aos seus clientes?

10- A tecnologia e os meios de informação são determinantes na operação da empresa? Se sim, qual o motivo?

11- Como é feita a publicidade da sua empresa? Utiliza meios de comunicação para a divulgação?

12- Quais os seus principais clientes?

13- Quais os lugares de atuação da empresa?

14- Como você avalia a acessibilidade e a infraestrutura urbana metropolitana para o desenvolvimento do seu sistema de transporte?

15- Existe alguma norma (leis)/restrição no espaço por parte de algum órgão que controle ou restrinja a utilização de alguma via pública ou rio, pela empresa em algum horário ou situação?

16- Como você vê os projetos em logística e mobilidade urbana no espaço metropolitano que a empresa está instalada?

17- Como você vê a instalação de empresas do ramo da logística e/ou transporte de cargas neste espaço metropolitano? Há um local preferido para a sua instalação?

18- A sua empresa ou outras receberam algum incentivo pelos poderes públicos para se instalar neste espaço? Se sim quais?

19- Você tem algo mais a considerar?