



ISSN 2238-118X

CADERNOS CEPEC

V. 7 N.5 Maio de 2018

**A CIDADE DO CAPITAL: IMPLICAÇÕES SOBRE A MOBILIDADE URBANA
DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM**

**Paulo Felipe Silva de Souza
José Raimundo Barreto Trindade**

Centro de Pesquisas Econômicas da Amazônia



CADERNOS CEPEC

Publicação do Programa de Pós-graduação em Economia da Universidade Federal do Pará

Periodicidade Mensal – Volume 7 – N° 05 – Maio de 2018

Reitor: Emmanuel Zagury Tourinho

Vice Reitor: Gilmar Pereira da Silva

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós Graduação: Rômulo Simões Angélica

Instituto de Ciências Sociais Aplicadas

Diretor: Carlos Alberto Batista Maciel

Vice Diretor: Manoel Raimundo Santana Farias

Coordenador do Mestrado e Doutorado em Economia: Ricardo Bruno Nascimento dos Santos

Editores

José Raimundo Barreto Trindade - Principal

Sérgio Luis Rivero

Conselho Editorial

Armando Lírio de Souza

Marcelo Bentes Diniz

Ricardo Bruno dos Santos

Francisco de Assis Costa

José Raimundo Trindade

Danilo de Araújo

Fernandes

Gilberto de Souza Marques

Sérgio Luis Rivero

Gisalda Filgueiras

Márcia Jucá Diniz



Cadernos CEPEC

Missão e Política Editorial

Os Cadernos CEPEC constituem periódico mensal vinculado ao Programa de Pós-graduação em Economia do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas (ICSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Sua missão precípua constitui no estabelecimento de um canal de debate e divulgação de pesquisas originais na grande área das Ciências Sociais Aplicadas, apoiada tanto nos Grupos de Pesquisa estabelecidos no PPGE, quanto em pesquisadores vinculados a organismos nacionais e internacionais. A missão dos Cadernos CEPEC se articula com a solidificação e desenvolvimento do Programa de Pós-graduação em Economia (PPGE), estabelecido no ICSA.

A linha editorial dos **Cadernos CEPEC** recebe textos de diferentes matizes teóricas das ciências econômicas e sociais, que busquem tratar, preferencialmente, das inter-relações entre as sociedades e economias amazônicas com a brasileira e mundial, seja se utilizando de instrumentais históricos, sociológicos, estatísticos ou econométricos. A linha editorial privilegia artigos que tratem de Desenvolvimento social, econômico e ambiental, preferencialmente focados no mosaico que constitui as diferentes “Amazônias”, aceitando, porém, contribuições que, sob enfoque inovador, problematize e seja propositivo acerca do desenvolvimento brasileiro e, ou mesmo, mundial e suas implicações.

Nosso enfoque central, portanto, refere-se ao tratamento multidisciplinar dos temas referentes ao Desenvolvimento das sociedades Amazônicas, considerando que não há uma restrição dessa temática geral, na medida em que diversos temas conexos se integram. Vale observar que a Amazônia Legal Brasileira ocupa aproximadamente 5,2 milhões de Km², o que corresponde a aproximadamente 60% do território brasileiro. Por outro lado, somente a Amazônia brasileira detém, segundo o último censo, uma população de aproximadamente 23 milhões de brasileiros e constitui frente importante da expansão da acumulação capitalista não somente no Brasil, como em outros seis países da América do Sul (Colômbia, Peru, Bolívia, Guiana, Suriname, Venezuela), o que a torna uma questão central para o debate da integração sul-americana.

Instruções para submissão de trabalhos

Os artigos em conformidade a linha editorial terão que ser submetidos aos editoriais, em Word, com no máximo 25 laudas de extensão (incluindo notas de referência, bibliografia e anexos). Margens superior e inferior de 3,5 e direita e esquerda de 2,5. A citação de autores deverá seguir o padrão seguinte: (Autor, data, página), caso haja mais de um artigo do mesmo autor no mesmo ano deve-se usar letras minúsculas ao lado da data para fazer a diferenciação, exemplo: (Rivero, 2011, p. 65 ou Rivero, 2011a, p. 65). Os autores devem fornecer currículo resumido. O artigo deverá vir obrigatoriamente acompanhado de Resumo de até no máximo 25 linhas e o respectivo Abstract, palavras-chaves e Classificação JEL (Journal of Economic Literature).

Comentários e Submissão de artigos devem ser encaminhados ao Centro de Pesquisas Econômicas da Amazônia, através do e-mail: jrtrindade@uol.com.br

Página na Internet: <https://goo.gl/UuiC84>

Portal de Periódicos CAPES: <https://goo.gl/tKEB4>

A CIDADE DO CAPITAL: IMPLICAÇÕES SOBRE A MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Paulo Felipe Silva de Souza¹
José Raimundo Barreto Trindade²

RESUMO: Sintetiza o conceito de cidade do capital apoiado em autores da teoria marxista, tais como, além do próprio Marx (2013, 2014), Henry Lefebvre (2001) e David Harvey (2005, 2011, 2013, 2014); Lojkin (1981) e O'Connor (1983). Busca relacionar tal conceito com a problemática da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém (PA) ressaltando que tais problemas derivam do movimento de aproximação desta localidade ao conceito de cidade do capital. Tal proximidade revela que a concentração do conjunto dos meios de produção em um polo e o espraiamento da força de trabalho ao seu redor acarreta a constante dependência da locomoção da força de trabalho para os centros dinâmicos da produção, tornando questão de necessidade básica tal deslocamento periferia-centro.

Palavras-chave: 1. Marxismo; 2. Cidade do capital; 3. Esquemas de reprodução do capital; 4. Capital fixo; 5. Mobilidade urbana; 6. Região Metropolitana de Belém; 7. Belém (PA).

ABSTRACT: This paper synthesizes the concept of city of capital based on authors whose theory is the Marxist, such as, Marx (2013, 2014) obviously, Henry Lefebvre (2001), David Harvey (2005, 2011, 2013, 2014), Lojkin (1981) and O'Connor (1983). Then, takes care about the mobility urban-problems on the metropolitan region of Belem (State of Pará in Brazil). The approximation of Belem (PA) with the concept of city of capital, allows us to conclude that the concentration of amount of way of production in some places and, otherwise, the pulverization of the worker class around this center turns the worker class constantly dependent on the locomotion to this center, which became question of basic necessity such travel periphery-center.

1. Marxist theory; 2. City of capital; 3. Capital circuit; 4. Fixed capital; 5. Urban mobility; 6. Belem (PA) metropolitan area; 7. Population concentration.

JEL: H72; J11; J17; R11; R12.

¹ Mestre em economia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Pará.

² Professor Associado 3 vinculado ao PPGE/UFPa.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
2. A CIDADE DO CAPITAL: IMPLICAÇÕES PARA A MOBILIDADE URBANA	7
3. (I)MOBILIDADE URBANA EM BELÉM (PA): PRECARIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO E REPRODUÇÃO DO CAPITAL	8
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	19
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	21

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo se apoia na noção de cidade do capital, presente em autores como Lefebvre (2001) e Harvey (2005, 2011, 2013, 2014), esses autores, debruçados sobre as metamorfoses do capital apresentadas por Marx (2014) em seu Livro II de O Capital, concebem a cidade como o espaço por excelência para a concretização do valor e mais-valor.

A metodologia por trás do presente artigo é o materialismo dialético. Ele está presente principalmente na primeira seção, onde há certo aprofundamento teórico sobre o conceito de cidade do capital até o ponto onde é possível extrair as primeiras contradições e suas implicações sobre os aspectos de mobilidade urbana.

A questão central estabelecida neste artigo refere-se aos tipos de políticas públicas capazes de amenizar a crescente tendência da Região Metropolitana de Belém (RMB) em concentrar determinados espaços para a prestação de serviços e o constante processo de distanciamento da força de trabalho dos locais onde se encontram a massa dos meios de produção da capital do estado do Pará. Para tratar estas questões elaboram-se duas hipóteses de trabalho: i) a RMB ao se aproximar do conceito de cidade do capital, concentra e especializa determinados espaços para a produção, circulação e realização das mercadorias e serviços e; ii) a pressão sobre o Fundo Patrimonial Público³ (FPP) pela melhoria da mobilidade urbana nas periferias da grande Belém é uma das contradições dessa aproximação ao conceito de cidade do capital.

A primeira seção apresenta de maneira sintética o conceito de cidade do capital já sintetizado em Souza, Paulo (2017), sem desmembrar as categorias já tratadas em sua dissertação. Defende que do alinhamento da cidade ao funcionamento das metamorfoses do capital deriva inúmeras consequências sobre o mundo da experiência, dentre as quais, a especialização de determinados espaços para a produção, para a circulação e para o consumo das mercadorias e serviços. Disto decorre as pressões sobre o FPP para executar projetos para diluir as tensões sobre o campo da mobilidade urbana. A segunda seção trata especialmente dos aspectos de mobilidade urbana da Região Metropolitana de Belém aproximando o conceito de cidade do capital das implicações sobre a realidade concreta, qual seja, a problemática da mobilidade urbana e suas contradições.

³ O Fundo Patrimonial Público (FPP), para Lojkin (1981) é um conceito mais amplo do que a simples receitas fiscais, mas para os propósitos do presente trabalho, a semelhança não prejudicará o entendimento. Ainda assim, será mantido o termo FPP.

A terceira seção final demonstra como os principais indicadores demográficos, fiscais e espaciais refletem a tendência de concentração espacial na capital do Pará.

2. A CIDADE DO CAPITAL: IMPLICAÇÕES PARA A MOBILIDADE URBANA

A definição do que seja a cidade do capital constitui o elo comum do tratamento teórico marxista⁴. Para os propósitos deste artigo, a cidade do capital é o conjunto de meios de produção concentrados em um determinado território, que são consumidos ao longo de muitas rotações dos ciclos reprodutivos dos capitais, além de ser o espaço por excelência de reprodução da força de trabalho⁵.

Assim, a cidade aparece como expressão particular das formas do capital que cumpre funções específicas: lugar de concentração da produção, troca, consumo das mercadorias e reprodução da força de trabalho. O núcleo de sua finalidade reside na sua contribuição para a manutenção das condições materiais de produção e reprodução do trabalho assalariado. Sua separação, em analogia com a separação do capital comercial, não a torna um fator separado do processo global da produção capitalista. Pelo contrário, sua função faz sentido (e também completa o sentido) da circulação do valor entre a produção e a realização, esta mesma separação, ainda, exige que uma parcela do mais-valor lhe seja destinado, para manutenção e ampliação. Neste sentido, além da distribuição do mais-valor entre as conhecidas classes de rentistas, empresários e financista, a cidade aparece como um dos destinos do rateio do mais-valor via Estado, sendo a infraestrutura social mobilizada imprescindível para reprodução ampliada do capital.

Como um momento particular, a cidade do capital somente faz sentido, e dá sentido, junto aos demais momentos que o capital ora assume ora abandona. O capital tem por saída: 1) empurrar o custo com o deslocamento da força de trabalho para os ombros do próprio trabalhador, isso se expressa por meio do aumento da frota de

⁴ A Cidade do capital é uma das direções que a atividade humana restringiu historicamente seu desenvolvimento e suas forças produtivas, por intermédio da modificação da natureza. Veja-se a definição de cidade sob o prisma dos *Grundrisse* sintetizado por Lefebvre (2001, p. 86): “O que é, então, a cidade?”, pergunta Lefebvre, “Como a terra na qual ela se apoia, a cidade é um *espaço*, um *intermediário*, uma *mediação*, um *meio*, o mais vasto dos meios, o mais importante. A transformação da natureza e da terra implica um outro lugar, um outro ambiente: a cidade.

⁵ Engels (2009. 2012), constrói uma primeira análise marxista sobre as condições de vida dos trabalhadores, sendo notável o estudo de 1872 referente “ao problema da habitação”, notável pela arguição e clareza no tratamento de questões chaves para entendimento da especulação imobiliária e do espaço urbano enquanto meio de reprodução da força de trabalho.

veículos utilitários próprios financiados pela própria classe trabalhadora ou pelo uso de formas desgastantes da força de trabalho (bicicletas). 2) Ainda resta a saída do capital de empurrar os custos com a mobilidade para as contas do poder público local, neste caso, o efeito é o mesmo do primeiro caso pontuado. Ainda que os custos com a mobilidade sejam removidos da incumbência das empresas privadas, tais custos não desaparecem, são em verdade diluídos sobre o conjunto da classe assalariada por intermédio do poder estatal.

3. (I)MOBILIDADE URBANA EM BELÉM (PA): PRECARIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO E REPRODUÇÃO DO CAPITAL

Lojkine (1981, p. 152) descreve o círculo vicioso que é aumentar a composição orgânica do capital em determinados setores. O setor de transporte sofre as mesmas consequências: o aumento da composição orgânica do capital diminui a taxa de lucro, o que torna imperativo que seja novamente elevado para que o valor do capital continue em movimento e compense a menor taxa de lucro com uma velocidade maior da rotação do capital.

Neste sentido, o setor de transporte é um bom caso para se estudar este fenômeno econômico e social, cujo objeto de estudo é a mobilidade urbana da Região Metropolitana de Belém. A importância de um tratamento mais aprofundado sobre este objeto se faz na medida em que as políticas públicas locais se constituem em sucessivas tentativas de sanar a aparência do problema: mais congestionamentos são paliativamente tratados com abertura de vias. No caso da Belém (PA), esta solução está à beira da inviabilidade porquanto a configuração espacial da cidade restringe seu acesso, até então, sua principal entrada se dá pela BR-316.

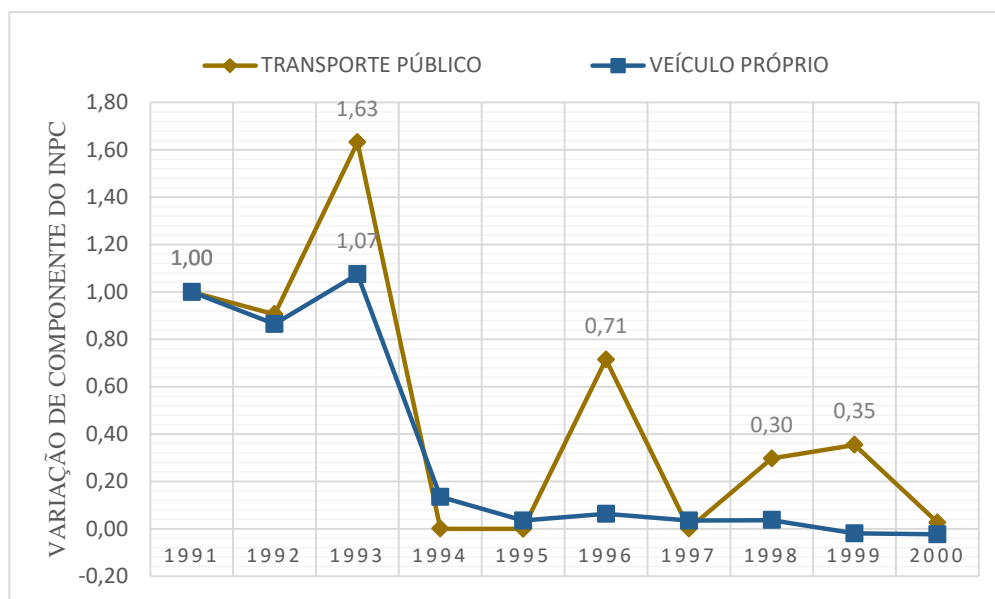
A socialização dos custos da mobilidade urbana via gastos públicos é uma dessas tentativas do setor privado de baratear tais custos, no entanto, este pesa sobre o salário do trabalhador urbano médio. A variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor (INPC) revela, ao considerar a RMB, a evolução da corrosão do salário do trabalhador médio (de um a seis salários mínimos), que financia o setor de transporte coletivo privado da capital.

A

Figura 1 demonstra que a variação destes custos “salta” por cima dos demais custos no ano de 1996, 1998 e 1999. Em outras palavras, os custos do transporte

coletivo na RMB, como cidade para o capital, aumentam a parcela do tempo de trabalho que o trabalhador deve subtrair de sua própria renda salarial.

Figura 1 - Variação de componentes do INPC: transporte público e veículo próprio – 1991 a 2000



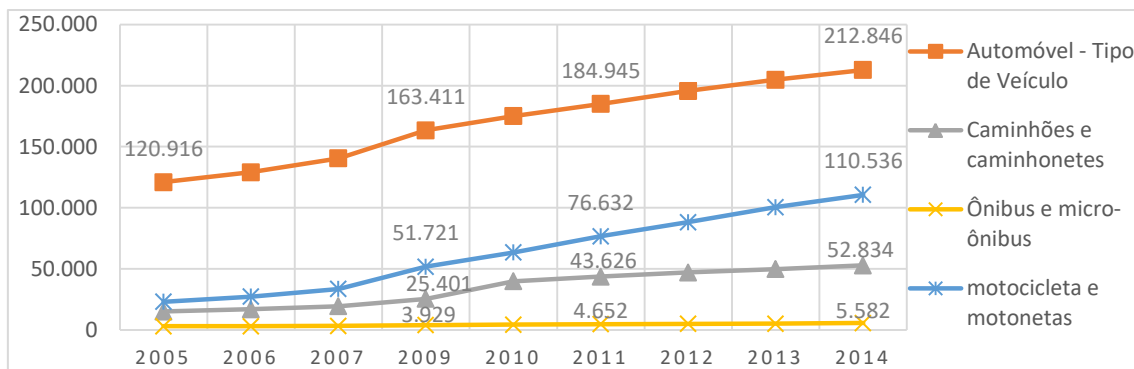
Fonte: IBGE

A

Figura 1 revela que a variação dos gastos com o transporte coletivo privado da RMB se destaca a partir de 1995, então supera os demais componentes da cesta básica do trabalhador assalariado médio (de um a seis salários mínimos) em 1998 e 1999. A variação dos preços do transporte público e veículo próprio se aproximaram de zero em 1995, fruto em grande medida da entrada do Plano Real, no entanto, a única variação que conseguiu se manter próxima à nulidade foi a de veículo próprio.

Em consequência, a figura 2 revela a constante crescente no número de aquisições de automóveis, de motocicletas e motonetas na capital do Pará: de 2005 a 2014, mais de 1 milhão e meio de automóveis particulares; e mais de 600 mil motocicletas e motonetas saíram das concessionárias para as ruas de Belém.

Figura 2 - Evolução da frota por tipo de veículo - 2005 a 2014



Fonte: IBGE.

A evolução da frota de veículos em Belém demonstra, entre outras coisas, que a classe trabalhadora local assume gradativamente os custos com a locomoção. A Figura 2 revela que a compra de veículos próprios, como os automóveis e as motocicletas e motonetas, tem estado bem acima da aquisição de veículos considerados de uso coletivo, como os ônibus e micro-ônibus, a diferença no número absoluto de compras de automóveis, motocicletas e motonetas se eleva sobre a compra de ônibus e micro-ônibus, em 2014, para 317.800 veículos considerados de uso particular, incluídos automóveis, e motocicletas e motonetas e excluído caminhões e caminhonetes.

A ausência gradativa de suporte do poder público em gastos estratégicos à mobilidade urbana constitui componente degradante da força de trabalho, como a privatização dos serviços de transporte e o sucateamento dos parques serviços de mobilidade considerados genuinamente de competência do Estado.

A taxa de crescimento da compra de veículos em relação ao ano imediatamente anterior demonstra que houve volume concentrado de compras entre 2007 e 2008, fruto do forte incentivo do governo federal à indústria automobilística, com a redução do Imposto sobre Produto Industrial (IPI) seletivo para determinados veículos⁶. Mesmo com a crise internacional de 2008, a política nacional conseguiu incentivar a compra de veículos pesados, os quais exigem comumente incentivo significativo de linha de crédito para seu financiamento.

A capital do Pará, a partir deste marco econômico (a crise de 2008) recebeu um número elevado de veículos por suas vias, as quais não estavam preparadas para este

⁶ Nos últimos anos, os automóveis têm desfrutado de dois subsídios diretos concedidos pelos governos federal e locais. O primeiro tipo de subsídio é a redução pelo governo federal da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a aquisição de veículos novos de baixa cilindrada, a maioria do mercado nacional. Enquanto os veículos acima de 2.000 cilindradas (cc) pagam 25% de IPI e aqueles entre 1.000cc e 2.000cc pagam 13%, os veículos de até 1.000cc pagam 7% e os comerciais leves, 8%. Considerando uma base de tributação do IPI de 25%, estimou-se em cerca de R\$ 7 bilhões os subsídios recebidos pela indústria automobilística em 2004 referentes a esse item. Considerando uma base de 13% (veículos entre 1.000cc e 2000 cc), o subsídio seria de R\$1,5 bilhão (IPEA 2011, p. 22).

avanço. Somado somente a compra de veículos a partir do subsídio ao mercado automobilístico até o ano de 2014, são 1.975.521 de novos veículos possíveis de circulação na RMB; são 329.254 compras de veículos automotores, em média, acrescentados a cada ano, desde 2009 à cidade de Belém.

A produção capitalista do espaço, ou a produção e reprodução da cidade do capital, habilita o espaço a expressar em suas formas concretas esse afastamento. Assim, uma das condições para a reprodução da cidade do capital e da reprodução do lucro é o afastamento jurídico⁷ e geográfico entre esses dois pontos, o local de moradia e o de produção do mais-valor.

O **Mapa 1** espelha essas condições para a Região Metropolitana de Belém (doravante, RMB) em termos da necessidade de deslocamento. Para o ano de 2002, a maior concentração de viagens origem/destino se restringia praticamente à Primeira Léguas Patrimonial de Belém⁸, com o volume de 13 mil (ou mais) viagens por hora entre Centro e bairro do Guamá. Em 2012 há concentração de 6 mil viagens por hora além da Segunda Léguas Patrimonial, a Cidade Nova passa a se integrar definitivamente neste fluxo.

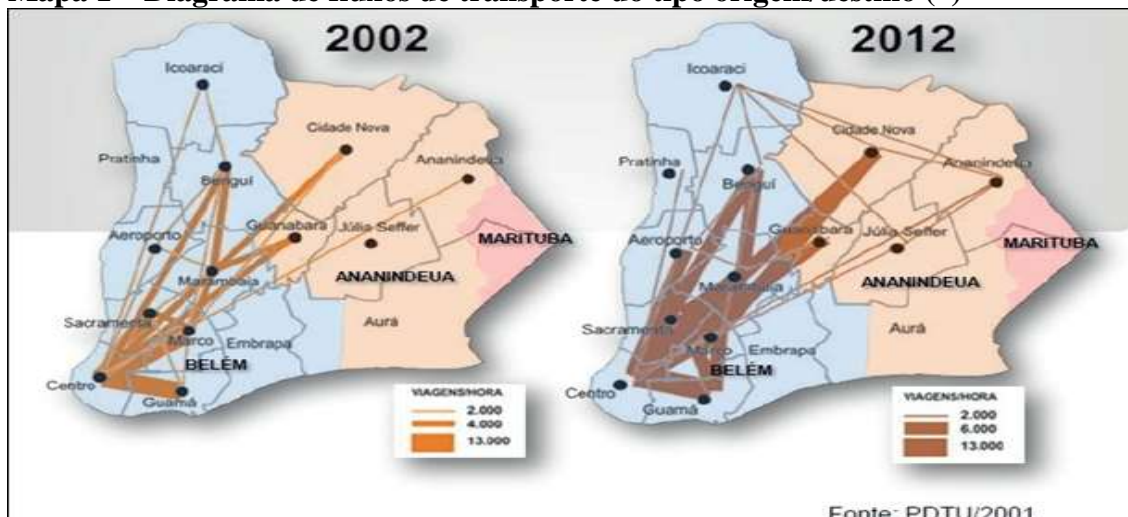
Belém, ao concentrar a maioria dos serviços, amplia a dependência da força de trabalho assalariada tanto em relação ao consumo de mercadorias quanto em relação aos postos de trabalho. As Leis Federal e Estaduais⁹ criadas ao longo de quarenta anos (até 2011) sugerem as tentativas de adequação do poder público sobre a realidade que a concentração urbana, em termos de meios de produção e reprodução da força de trabalho, imprime sobre o espaço, conforme **Mapa 2**.

⁷ Entende-se o afastamento jurídico dos meios de produção as leis burguesas que formalizam o trabalhador assalariado como não proprietária dos meios de produção. A profissão de caseiro, por exemplo, requer que o trabalhador esteja e more no local de trabalho, porém, formalmente a imóvel não é seu.

⁸ Primeira Léguas Patrimonial trata-se de uma porção de 4.110 hectares, doada em 1o de outubro de 1627 e demarcada oficialmente em 1703, obedecendo ao traço de uma léguas em arco quadrante das margens do rio Pará em direção ao sul e do Guamá em direção ao norte. Essa doação foi efetuada por meio de carta de sesmaria pelo então governador do Maranhão e Grão-Pará, Francisco de Carvalho, à Câmara Municipal de Belém (IPEA, 2015, p. 18).

⁹ Lei Federal nº 14/1973, Leis estaduais nº 27/1995, nº 72/2010 e nº 76/2011, respectivamente.

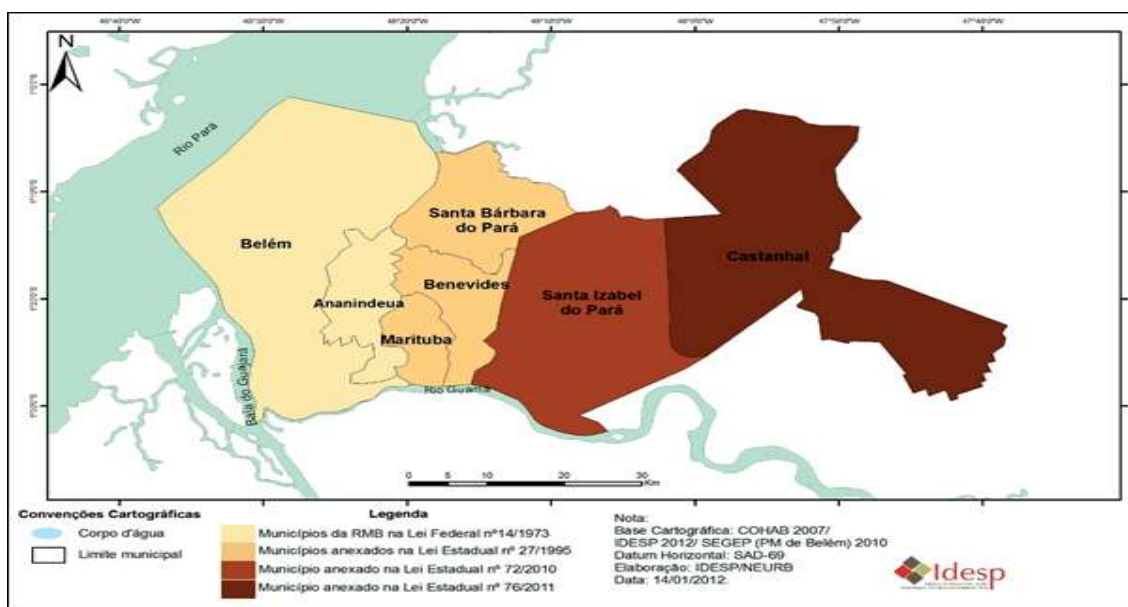
Mapa 1 – Diagrama de fluxos de transporte do tipo origem/destino (*)



Fonte: Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), 2001.

Nota (*): Em número de viagens por hora, considerando cenários para os anos de 2002 e 2012, para os cinco municípios da RM de Belém até 2010, por Macrozona de transporte público.

Mapa 2 – RM de Belém: configuração territorial (2010)



Fonte: IPEA (2015).

O **Mapa 2** demonstra que a RMB era composta em 1973 por Belém e Ananindeua; a Lei Estadual expandiu, em 1995, às cidades de Marituba, Benevides e Santa Barbara do Pará; em 2010, Santa Izabel do Pará; por fim, em 2011, Castanhal. Desta dinâmica, é possível extrair a conclusão de que Belém tem se especializado em prover os meios de produção e reprodução da força de trabalho, o capital fixo necessário ao barateamento dos custos de produção, enquanto os demais municípios mencionados têm se especializado no fornecimento da força de trabalho ao movimento do capital local. Esta especialização corrobora diretamente para o aumento da população urbana

desses demais municípios, tal concentração pressiona o poder público desses municípios para que este destine volume cada vez maior de seu orçamento para a provisão de bens considerados públicos, como educação, saúde, saneamento e transporte de qualidade em direção à capital.

A evolução da população residente, anos 2000-2010, apresentado na **Tabela 1** **Erro! Fonte de referência não encontrada.** permite observar a taxa de crescimento dessa população. Ela organiza de forma decrescente os municípios que apresentaram a maior taxa de crescimento de sua população urbana entre os anos de 2000 e 2010. Sendo Marituba a municipalidade que mais cresce em termos da população urbana, neste sentido, é o que mais pressiona o Fundo Patrimonial Público (FPP) com as necessidades coletivas em geral.

Tabela 1 - RM de Belém – Características Gerais

Municípios	Taxa de crescimento da Pop. Urbana (2000/2010)	Disposição espacial em termos de municípios interpostos
Marituba	65,10%	2
Benevides	38,26%	3
Santa Bárbara do Pará	36,14%	4
Santa Isabel do Pará	30,00%	4
Castanhal	26,50%	5
Ananindeua	19,92%	1
Belém	08,58%	-

Fonte: IBGE (2010), elaboração própria.

Esta concentração repercute diretamente na problemática da mobilidade urbana, pois a dependência da população que reside neste grande raio de distância dos meios de produção e dos serviços polarizados pela capital torna a vida nesses municípios altamente dependente de viagens à capital. Neste contexto, tais viagens são cada vez mais sinônimos de sobrevivência da força de trabalho local. Se por um lado, a população da RMB necessita de mercadorias e serviços que alimente o consumo individual; por outro, a concentração dessa população em pontos em raios distantes do centro dinâmico aumenta a demanda dos bens ditos de consumo coletivo. O Fundo Patrimonial Público (FPP) das prefeituras locais, portanto, é pressionado a atender a esta alta taxa de crescimento urbano. O problema para os orçamentos das prefeituras componentes da RMB é ter que atender a grande concentração urbana com uma arrecadação tributária própria destoada do valor que sua força de trabalho gera, pois a

maioria esmagadora da riqueza da capital Belém é produzida pela população que reside fora da capital.

A **Tabela 1** mostra que os municípios de Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal possuem as maiores taxas de crescimento da população urbana entre os anos de 2000 e 2010. Sendo Marituba a municipalidade que mais cresce em termos da população urbana, neste sentido, é o que mais pressiona o FPP com as necessidades coletivas em geral. A taxa média de crescimento da população urbana da RMB é de 32,07%, logo, Santa Bárbara do Pará, Benevides e Marituba estão acima da média. Encontrar estes municípios abaixo da média para os outros indicadores é um problema de política pública, pois significará a falta de margem de manobra do poder público local para atender a demanda coletiva.

Tabela 2 - RM de Belém: transferências constitucionais de recursos federais e estaduais para municípios (2010), ordem decrescente de ICMS (em mil R\$)

Município	ICMS	FPM	IPI	FUNDEF	IPVA	Total
RMB	297135011,11	373597881	11511536,76	258478856,71	139730267,09	1080453552,67
Belém	210903162,51	250414741,47	8170762,18	103310766,65	102987136,45	675786569,26
Ananindeua	47175707,39	39621330,59	1827670,49	49742590	20588906,25	158956204,72
Castanhal	16855808,3	39621330,59	653023,86	34671483,5	8819265,91	100620912,16
Marituba	9044580,08	16075784,62	350403,05	37421925,37	2774880,97	65667574,09
Benevides	8119566,21	10717189,79	314566,38	9773909,16	1289870,19	30215101,73
S. Isabel	3083379,56	11788908,81	119455,59	18796505,87	254342,83	34042592,66
S. Bárbara	1952807,06	5358595,13	75655,21	4761676,16	3015864,49	15164598,05

Fonte: IPEA (2015). Elaboração própria.

A **Tabela 2** está em ordem decrescente de repasse de ICMS. Ela teria a mesma configuração caso fosse ordenada em termos decrescentes de IPI. Estas duas rubricas guardam estreita relação com o grau de industrialização dos municípios, ou seja, municípios mais desenvolvidos possuem elevada arrecadação de ICMS e IPI.

Uma comparação entre a Tabela 1 e a Tabela 2 revela uma nítida contraposição entre ambas. O maior grau de concentração da população urbana em Marituba não significa aumento de arrecadação constitucional ligada ao grau de desenvolvimento da expansão da industrialização deste município. Ao observar-se a ordem em que estão classificados os municípios nas **Tabela 1** e **Tabela 2**, são praticamente o oposto uma da outra, significa dizer, enquanto a arrecadação ligada ao valor adicionado se concentra na capital, aos municípios circunvizinhos cabe atender a demanda coletiva fruto da concentração populacional em suas jurisdições.

A **Tabela 3** reforça o argumento anterior. Ela está organizada em forma decrescente de arrecadação de ICMS per capita. Ela melhor expressa a situação econômica das municipalidades por levar em consideração o tamanho da população de cada município em comparação com o total das transferências fiscais. Nela, Marituba, a municipalidade com a maior taxa de crescimento populacional urbano está abaixo da média da receita própria de ICMS per capita, isto sugere que seu aumento potencial da força de trabalho gera valor agregado no centro econômico da RMB. Ananindeua, Castanhal e Santa Isabel também se encontram abaixo desta média, porém, a considerar *apenas* seus respectivos indicadores da taxa de crescimento da população urbana, não estão na situação agravante que o município de Marituba, que mais apresenta apelo por ampliação de seu FPP, a considerar, mais uma vez, *apenas* a taxa de crescimento da população urbana.

Tabela 3 - RM de Belém: transferências constitucionais de recursos federais e estaduais para municípios (2010), em ordem decrescente de ICMS per capita (em R\$)

Município	ICMS per capital	FPM per capita	IPI per capita	FUNDEF per capita	IPVA per capita	Total das transferências per capita
Benevides	157,20	207,49	6,09	189,23	24,97	584,99
Belém	151,36	179,72	5,86	74,14	73,91	484,99
Santa Bárbara do Pará	113,93	312,62	4,41	277,79	175,94	884,70
Ananindeua	99,95	83,95	3,87	105,39	43,62	336,79
Castanhal	97,35	228,83	3,77	200,24	50,93	581,12
Marituba	83,56	148,51	3,24	345,71	25,63	606,65
Santa Isabel do Pará	51,85	198,25	2,01	316,09	4,28	572,47

Fonte: IPEA (2015). Elaboração própria..

Outra rubrica da **Tabela 3** precisa ser avaliada: o *total das transferências per capita*. Ananindeua tem o menor poder de gasto per capita, seguido de perto por Belém. Esta situação curiosa é fruto, em parte, da grande concentração populacional destas duas jurisdições. Estão, juntamente com Santa Isabel, abaixo da média das transferências per capita da RMB. Santa Bárbara, Marituba, Benevides e Castanhal estão acima da média do total das transferências per capita, ou seja, seus poderes de gastos são altos em relação a Belém e Ananindeua. Entretanto, são orçamentos vulneráveis a cada ano a taxas elevadas de crescimento da população urbana e à fuga de ICMS para a capital do Pará.

A **Tabela 4** mostra que a capital do Pará lidera o PIB local seguida por Ananindeua e Castanhal. Marituba, Benevides e Santa Bárbara, cujas taxas de

crescimento da população urbana são superiores à média da RMB, estão, por outro lado, abaixo da média do PIB da RMB. Esta característica de Belém a configura como centro concentrador dos meios de produção (IPEA, 2015, p. 13-14).

Tabela 4 - RM de Belém: PIB por setores da economia (2009), ordem decrescente do PIB

Município	Agropecuária	Indústria	Serviços	PIB
Belém	28586	2008221	12012530	14049337
Ananindeua	12756	589911	2242009	2844676
Castanhal	26521	211230	834977	1072728
Marituba	5371	82508	370522	458401
Benevides	10446	236678	180447	427571
Santa Isabel	40751	35346	180508	256605
Santa Bárbara	6704	12248	36945	55897

Fonte: IBGE (2015).

Quadro 1, abaixo, resume a situação econômica da RMB em relação à média de cada indicador até aqui analisado. Por exemplo, a taxa de crescimento da população urbana de Belém está abaixo da média da RMB; sua arrecadação fiscal de ICMS (coluna 3) está acima da média da RMB.

Este quadro enfatiza a *Taxa de crescimento da população urbana*. Esta define qual município está acima da média para esta taxa e, ao mesmo tempo, apresenta situação de baixo grau de desenvolvimento industrial, o que implica alta dependência de repasses constitucionais para promover as políticas públicas locais. Bem, os municípios cujas linhas estão acinzentadas obedecem à lógica de taxa de crescimento da população urbana maior do que a média da RMB e arrecadação fiscal de ICMS menor do que a média da RMB. Como pode ser observado, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará se enquadram dentro desta lógica. Portanto, são municipalidades cujas estratégias de políticas públicas devem considerar a constante readequação do orçamento local a novas características populacionais.

Quadro 1- Comparação entre a média de rubricas de receitas fiscais (2010)

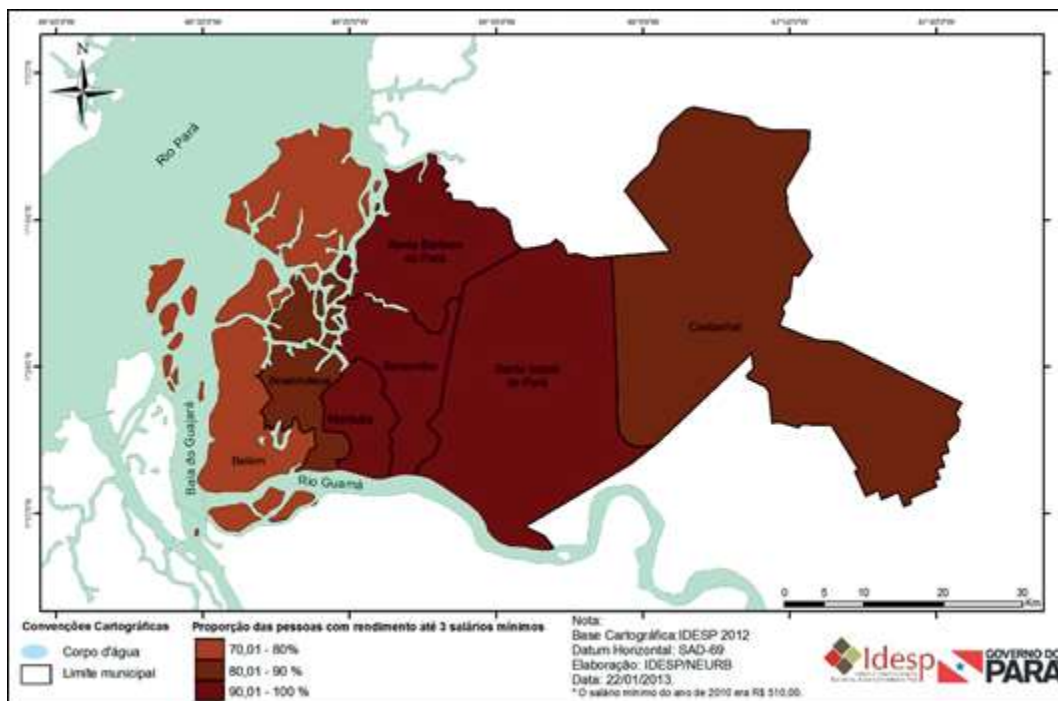
	Taxa de cresc. pop. Urb.	ICMS	ICMS per capita	PIB	Total das transf. per capita
Marituba	MAIOR	MENOR	MENOR	MENOR	MAIOR
Benevides	MAIOR	MENOR	MAIOR	MENOR	MAIOR
Santa Bárbara do Pará	MAIOR	MENOR	MAIOR	MENOR	MAIOR
Santa Isabel do Pará	MENOR	MENOR	MENOR	MENOR	MENOR
Castanhal	MENOR	MENOR	MENOR	MENOR	MAIOR
Ananindeua	MENOR	MENOR	MENOR	MAIOR	MENOR
Belém	MENOR	MAIOR	MAIOR	MAIOR	MENOR

Fonte: elaboração própria.

Ora, pensar a mobilidade urbana de Belém não é uma tarefa isolada dos municípios componentes da RMB. IPEA (2015) considera a problemática do setor de transporte de Belém como sinônimo da RMB, isto porque “entre todos os elementos presentes nos planos diretores dos municípios da RM de Belém, e destacados na [sua] análise da integração da gestão metropolitana, nota-se que a ênfase deste instrumento refere-se à política setorial de transporte e mobilidade urbana, em que a integração está voltada para o aspecto físico do território por meio da construção ou ampliação de vias de acesso que podem permitir maior circulação entre os municípios da região. Esta integração física aparece também como foco central nas principais diretrizes e princípios gerais dos planos diretores”.

A **Tabela 4** juntamente com o **Mapa 3** (abaixo) colaboram para o reforço do argumento aqui apresentado: Belém apresenta o maior PIB, entretanto, sua frequência de empregos pelo seu total da População em Idade Ativa (PIA) com rendimento nominal mensal de até três salários mínimos é de 80%; Ananindeua e Castanhal apresentam frequência de 90% para este indicador; Marituba, Benevides, Santa Bárbara e Santa Isabel, em torno de 100%. Para estes quatro últimos, significa dizer, seus respectivos totais da PIA estão praticamente dentro da faixa de rendimento nominal de até três salários mínimos. Ainda, significa uma nítida divisão geográfica provocada pelo modo de produção capitalista em tornar certos espaços especializados na produção e empurrar os locais de moradia para longe dos centros econômicos.

Mapa 3 - RM de Belém: Mapa da proporção da população em idade ativa (PIA) com rendimento nominal mensal de até três salários mínimos (SMs)



Fonte: IPEA (2015).

O quadro descrito neste capítulo até aqui é a condição da qual emanam os problemas com a mobilidade urbana, tais como o tempo de deslocamento da força de trabalho, os custos com o transporte, a precarização do transporte coletivo, as tentativas do capital em baratear os custos com transporte, a socialização dos custos com a mobilidade proporcionadas pelo poder público, etc. As cidades brasileiras ao se constituírem desde um padrão de expansão periférica (TRINDADE, 1997) estabelecem uma dinâmica problemática em termos da mobilidade, reforçado pelo processo de segregação ou estratificação social da forma urbana das cidades do capital.

Esse afastamento de parcela da população para fora dos centros econômicos constitui o processo de gentrificação em bairros selecionados de Belém, apesar deste processo ser difícil de observar. A gentrificação é um dos vetores de cristalização das condições de reprodução da cidade do capital que contribui para agravar problemas decorrentes da mobilidade urbana.

Veja-se, portanto, que as tentativas do capital de comprimir o espaço-tempo, ao especializar determinados espaços, concentra o valor adicionado neste centro econômico, enquanto os espaços especializados no fornecimento da força de trabalho acumulam as demandas por consumo coletivo e pressionam, com isso, o orçamento

dessas jurisdições especializadas a elevar o FPP, sem que este fundo acompanhe o dinamismo da concentração populacional. A RMB espelha esta dinâmica. A problemática da mobilidade urbana é, portanto, uma derivação deste processo aqui descrito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma das maneiras que a cidade do capital se expressa em termos de barateamento da força de trabalho é, portanto, o barateamento dos custos com a mobilidade urbana cujo objetivo é aumentar a parcela do tempo de trabalho que gera o lucro. As contradições que aparecem aqui são: i) por um lado, existe a necessidade de baratear o custo do deslocamento da força de trabalho assalariada; ii) por outro, a promoção do afastamento geográfico entre a força de trabalho e os locais onde esta será submetida à exploração capitalista tende a aumentar este custo, é exatamente o FPP que vai ser destinado para cobrir a elevação deste custo, uma vez que a elevada composição orgânica do capital no setor de mobilidade é extremamente alta, o que torna uma inversão nada rentável do ponto de vista do capital e; iii) contraditoriamente, as jurisdições pressionadas a despendem o FPP com o deslocamento da força de trabalho para os centros econômicos são as exatas jurisdições não participante da maior parcela de valor adicionado.

Tratar a problemática da mobilidade urbana aproximada das categorias marxistas facilmente corre o risco de não se centrar naquilo que se promete manter como foco do trabalho. Em Marx, é ao mesmo tempo uma virtude e uma dificuldade que tudo se relacione a todo o resto. É impossível trabalhar em uma “caixa vazia” sem simultaneamente trabalhar em todo os outros aspectos da teoria (Harvey, 2013, p. 35). De um lado, o presente trabalho precisava avançar até ao nível de tratar de fato a mobilidade urbana no recorte proposto. Por outro, tal avanço implica sempre deixar de lado alguma nova conexão entre as categorias que sustentam o todo maior, a cidade do capital.

Já ressaltado alguns deméritos, julga-se que as partes componentes de um conceito revelam mais sobre o todo, do que o estudo do conceito em si, pois este não revela os traços dos seus componentes. Nesse sentido, as implicações do que seja a

cidade do capital podem gerar estudos em outras direções, além dos aspectos da mobilidade urbana.

Por exemplo, as altas taxas de urbanização nos arredores dos centros dinâmicos de produção de valor (e mais-valor) ampliam a demanda coletiva pela provisão de bens ditos de consumo público, como educação, saúde, saneamento, etc. por outro lado as jurisdições, ou municipalidades, que absorvem essas altas taxas de urbanização são as mesmas que são especializadas em provisão de força de trabalho para um centro dinâmico diferente do local onde reside esta força de trabalho.

Uma rápida visão sobre os dados da **Tabela 2** demonstra exatamente isto, uma baixa participação da devolução do ICMS no total dos componentes da receita tributária da periferia da RMB enquanto o PIB da capital do Pará é superior aos demais municípios da RMB. Em suma, o Fundo Patrimonial Público dessas periferias é pressionado pelas altas taxas de urbanização, ao mesmo tempo em que enfrenta sérias restrições da falta de dinamismo local.

A especialização das municipalidades da RMB em construir o ambiente para a circulação das mercadorias e da força de trabalho, aumenta, em última instância, a composição orgânica do capital nesta localidade, o que repercute numa maior necessidade de ampliação da produção e de maior velocidade do circuito da mercadoria, por ter a taxa de lucro diminuído.

A horizontalização de Belém e os problemas de mobilidade urbana que disto decorre está dentro do alinhamento da dinâmica da RMB à dinâmica característica da cidade do capital. Como tal, a RMB concentra determinados espaços para a produção de mercadorias e prestação de serviços. O PIB de Belém é composto em sua maior parte pelo setor de serviços, disto resulta que esta localidade tem diferenciado seu ambiente construído para corresponder à maior velocidade de prestação de serviços. Ao mesmo tempo que Belém concentra a maior parcela do valor agregado, os demais municípios componentes da Região Metropolitana tem se especializado no fornecimento da mão de obra para a capital do Pará.

Portanto, sanar os engarrafamentos do mundo das aparências na RMB vai além do que construir novas vias, é questão de política conjunta, cujo objetivo é o espraiamento dos serviços e postos de trabalho concentrados na capital do Pará.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSON, George. *Federalismo: uma introdução*. 1ª. Tradução: Evandro Júnior. Rio de Janeiro: FGV, 2009.
- BECKER, B. K. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos. *Revista Brasileira de Geografia*. 40(1). IBGE. Rio de Janeiro, 1978.
- ENGELS, F. A origem da Família, da Propriedade privada e do Estado. São Paulo: Centauros Editora, 2002.
- HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São paulo: Hucitec, 1973.
- _____. *Espaços de Esperança*. 5ª. Tradução: Adail Ulbirajara Sobral e Maria _____. *A Produção Capitalista do Espaço*. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.
- IPEA. **Comunicado nº 94: A mobilidade urbana no Brasil, Infraestrutura Social e Urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas, 2011. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicadoipea94.pdf>, acesso em junho de 2015.
- _____. **Relatório de pesquisa: Caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil**: arranjos institucionais de gestão metropolitana (componente 1), 2015. Disponível em <<http://www.ipea.gov.br>>, acesso em dezembro de 2016.
- PERO & STEFANELLI. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. *Revista de Economia Contemporânea* [online]. 2015, vol. 19, n. 3, pp. 366-402. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-98482015000300366&script=sci_abstract&lng=pt>, acesso em agosto de 2017.
- TOBIAS, Maisa Sales Gama. **Custo transporte e indicadores de mobilidade urbana na região metropolitana de Belém**. Belém: Editora da Universidade da Amazônia, 2005. 162 p. : (Relatório de pesquisa).
- _____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. 2ª. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LOJKINE, Jean. *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. *O Capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MARICATO, E. Para entender a crise urbana. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- _____. *O Impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.
- _____. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. São Paulo: Vozes, 2001.
- SOUZA, Paulo Felipe; TRINDADE, José Raimundo (Orient.). *Economia política da urbanização: capital fixo e formação das cidades periféricas brasileiras*. 2017. 103 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Faculdade de Economia, Programa de Pós-Graduação em Economia, Belém, 2017.

Recebido em Março de 2017.

Aceito para publicação em Novembro de 2017.