

Paper do NAEA

Técnica, espaço e tempo: grandes objetos urbanos e a difusão da metropolização na Amazônia brasileira¹

Isaque dos Santos Sousa²
Susane Patrícia Melo de Lima³
Tiago Veloso dos Santos⁴



RESUMO

O artigo analisa a importância das metrópoles de Belém e Manaus como estruturas urbanas de maior expressão da difusão da metropolização na região amazônica, tendo em vista que a atual configuração dessas cidades passa pela produção de grandes objetos urbanos, cujo papel é essencial na indução da expansão de suas estruturas metropolitanas. Tal fato pode ser observado a partir da construção deles no contexto de efetivação da metropolização regional. A teorização proposta por Santos (2008) acerca da importância dos grandes objetos na Amazônia é o ponto de partida desta reflexão, bem como a tendência atual da metropolização do espaço. Sob o aspecto metodológico, estabeleceu-se como percurso desta pesquisa: i) o levantamento bibliográfico da temática analisada; ii) levantamento documental acerca dos grandes objetos aqui destacados; iii) coleta de iconografia representativa da época em que esses objetos são efetivados no espaço urbano. Assim, aponta-se uma metropolização regional que engendra novas configurações espaciais, ora densas e bem articuladas, ora descontínuas e dispersas quando se comparam as duas realidades empíricas, podendo-se contrapor processos históricos e naturais aos processos políticos e econômicos do plano global, regional, ou mesmo local, que são produtos de um tempo em que o urbano e o metropolitano tendem a ser hegemônicos.

Palavras-chave: Metropolização regional. Grandes objetos. Belém. Manaus.

1 Este texto não poderia ter sido redigido sem as discussões que o inspiraram no âmbito do Grupo de Estudos e Pesquisa sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade na Amazônia (GeURBAM) do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, coordenado pelo professor Saint-Clair C. da Trindade Júnior, e também sem a relação de parceria e troca desenvolvida com o Núcleo de Pesquisa Urbana e Regional (NPUR) da Universidade do Estado do Amazonas.

2 Geógrafo. Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Docente da Universidade Estadual do Amazonas (UEA). E-mail: isaque13@gmail.com.

3 Geógrafa. Mestra em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Professora Assistente da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). E-mail: susipatricia@gmail.com

4 Geógrafo. Doutor em Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (UFPA). Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA). E-mail: tiago.veloso@ifpa.edu.br.

ABSTRACT

The article analysed the importance of regional metropolises of Belém and Manaus is form the diffusion of the metropolization in the amazonic region. A current metropolitan configuration of those cities pass by the production of great urban objects that have a essential function in the induction of urban expasion and structuring of regional metropolization, that is a fact that can be observed from the construction of them in context of regional metropolization effectiveness. The theorization proposed by Santos (2008) about the importance of great objects in the Amazon is the starting point of this reflection, as well as the current trend of space metropolization. Under methodological aspect , it was established as a course of this research: I) The biblioghaphic of the analysed thematic; II) documentary survey about great objects highlighted here; III) Collection of representative iconography of the time which those objects are effected in urban space and their importance in the dissemination of a regional metropolitan narrative. Thus, it is pointed a regional metropolization that engenders new spatial configurations sometimes dense and weel articulated, sometimes discontinuous and dispersed when comparing both empirical realities being able compare historical and natural processes to the political and economical processes of global, regional or even local plan that are products of a time in which urban and matropolitan tend to be hegemonic.

Keywords: Regional metropolization. Great objects. Belém. Manaus.

INTRODUÇÃO

A realidade metropolitana está presente, em maior ou menor grau, em todo o território nacional e, conseqüentemente, também no espaço amazônico, no qual, atualmente, parcelas significativas da sua região acompanham as tendências de urbanização e metropolização observadas no território brasileiro. A configuração desse fenômeno no cenário regional é consequência de variados fatores, dentre os quais a expansão do processo de globalização e como este fenômeno se apresenta na região, haja vista a inserção da Amazônia na internacionalização da economia brasileira, desde meados dos anos 1970, com a intensificação de políticas de integração nacional e desenvolvimento regional.

Dentre as particularidades regionais observadas, uma delas reside justamente na existência de um processo de metropolização que está, por um lado, relacionado às redes de relações que mantêm a Amazônia, de forma variada, ligada às forças econômicas globais, o que seria um princípio geral orientador da metropolização regional. Cabe, portanto, dentro dessa perspectiva recordar as reflexões de Becker (2001), para quem essa constituição urbana está relacionada com a formação de uma economia de fronteira na região, sendo esse o motivo de a autora analisar a formação de cidades na Amazônia a partir da necessidade de construção de uma rede urbana regional, que é *locus* de atuação das instituições responsáveis por executar o projeto de integração.

Assim, as repercussões desse processo de metropolização no espaço regional amazônico advêm da necessidade de expansão em direção à fronteira e aos novos padrões de acumulação de capital e da necessidade de formação do mercado de trabalho regional, como também diz respeito ao movimento geral de complexificação urbana pelo qual passa a sociedade e o território brasileiro. A metropolização regional está associada a um padrão de passagem de uma urbanização da sociedade e do território (SANTOS, SILVEIRA; 2001) para uma tendência à metropolização do espaço (LENCIONI, 2006; 2008). Logo, é a partir dessa interpretação que se apresenta o quadro geral dos centros metropolitanos amazônicos como Belém e Manaus.

Por outro lado, pensando para além do adensamento urbano em perspectiva regional e suas repercussões, se os processos socioespaciais de metropolização regional mostram-se como uma tendência reveladora da urbanização amazônica, isso não quer dizer que eles tenham configurações espaciais homogêneas. Ao contrário, a região tem aglomerados metropolitanos que apresentam características diversas, seja no tipo de dinâmica econômico-espacial que potencializa e intensifica o processo de metropolização, seja no que diz respeito a uma determinada paisagem produzida como expressão de processos mais profundos.

A identificação dos objetos que provocam, nas últimas décadas, a estruturação metropolitana que têm efeitos importantes sobre a rede urbana regional e, também, sobre o perfil de organização intra-urbano das metrópoles auxilia na compreensão desse processo complexo em uma região periférica como a amazônica. É o caso observado nas duas metrópoles que constituem a referência deste trabalho, Belém e Manaus, já que dentre os elementos de destaque na atual configuração urbana dessas metrópoles está a difusão de objetos técnico-logísticos que são condição, produto e meio de uma reestruturação do espaço metropolitano.

Observa-se, ainda, que a difusão do fenômeno metropolitano se dá de maneira diferente quando consideradas porções distintas do espaço amazônico. Tendo em vista a análise de uma dessas expressões da urbanização do território e da sociedade e a importância que

os grandes objetos representam para Belém e Manaus, o objetivo do texto é apresentar evidências da importância da produção de grandes objetos urbanos como condições, produto e meio da estruturação e mais recente expansão de seus espaços metropolitanos.

GRANDES OBJETOS E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL

Levando-se em consideração a importância dos dados oficiais, conforme o censo de 2010 (IBGE, 2010), 72% da população na região amazônica reside em núcleos urbanos. Embora eles possam ser avaliados segundo graus diversos de carência e precariedade, quanto à existência de serviços básicos, há de se considerar os núcleos urbanos existentes como constituintes de um modelo de urbanização especialmente voltado para a região.

Além disso, a urbanização não pode ser mensurada apenas pelo espraiamento da mancha urbana ou mesmo pelo surgimento de novas cidades, deve também ser analisada a partir da veiculação dos seus valores pela sociedade. Nesse caso, é preciso recordar que, desde os anos 1980, quando a taxa de urbanização na Amazônia Legal passava de 50%, a imagem da Amazônia enquanto uma “floresta urbanizada” já se disseminava como possibilidade concreta (BECKER, 1990; 2001).

Ademais, embora se possa falar de metropolização, é importante ter em vista que esse processo não é hegemônico no caso amazônico. Por essa razão, fala-se em urbanização extensiva no âmbito da região, ou seja, um padrão de difusão de um modo de vida urbano que não necessita de um centro urbano exclusivo, mas sim do espraiamento, no território, de relações de produção e condições gerais de vida que tenham um conteúdo urbano significativo, a ponto, inclusive, de se criarem demandas com perfis metropolitanos (MONTE-MÓR, 2003). Em nossas referências empíricas, acrescenta-se o fato de que os elementos que provocam a indução à metropolização não são de forma alguma homogêneos.

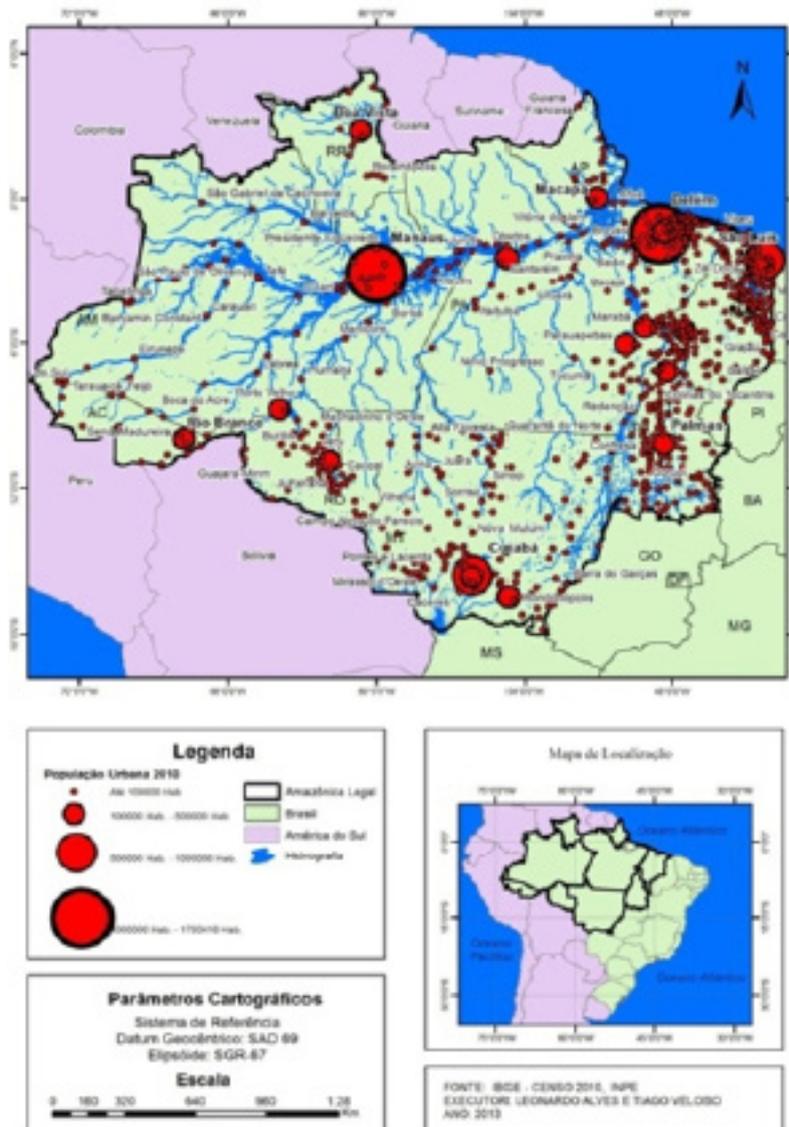
Primeiro, temos Belém, que, de acordo com diferentes interpretações (AMARAL, 2010), vem paulatinamente perdendo a característica de principal aglomeração urbana da Amazônia, embora de forma alguma perca a condição de metrópole. Essa cidade, que em décadas anteriores tinha uma participação econômica e populacional de destaque no contexto regional, começa a ter sua importância alterada face aos novos espaços de incremento econômico das décadas mais recentes – fato esse que confirma uma nova dinâmica da economia política da urbanização da sub-região na qual se insere, refletida na participação de Belém em termos populacionais, quando comparada ao conjunto do Pará (VELOSO, TRINDADE JÚNIOR, 2014).

Posteriormente, vemos Manaus, que, em virtude da localização em seu território de um polo industrial, o qual a conecta a redes mundiais de produção e circulação de bens e mercadorias com grau relevante de especialização, se torna, a partir desse empreendimento, um “nó” na rede mundial de cidades. Essa característica também é reveladora do perfil de metrópole e da metropolização regional em Manaus, que, por meio de seu Polo Industrial e da Zona Franca, consegue internalizar parte da riqueza produzida em torno do mercado de trabalho industrial.

Esses centros urbanos representam uma face importante da dinâmica regional em amplo período histórico, sendo portadores de uma realidade que traduz o que é o processo de metropolização regional na atualidade. Pode-se perceber a importância dessas metrópoles a

partir da figura 1, ao menos em seu aspecto populacional, como as duas maiores aglomerações na Amazônia Legal.

Figura 1 – Amazônia Legal: população urbana (2010)



É relevante compreender que, diferentemente do processo de urbanização e metropolização em outras regiões do País, a urbanização amazônica tem como característica a alocação, no território, de um conjunto de sistema de ações e um sistema de objetos – os grandes objetos – que proporcionaram a urbanização regional para a expansão da economia de fronteira, ou seja, na qual o sistema de objetos e o sistema de ações é menos complexo e menos inteligente, constituindo uma debilidade que é retrato da dependência, da incapacidade de dirigir a si mesmo:

Os grandes objetos são as grandes coisas artificiais, produtos da história dos homens e dos lugares, localizados no espaço, criados com intencionalidades precisas, com um objetivo claramente estabelecido e localizado da forma adequada para que se produzam os resultados que dele se esperam. Instalados para obedecer a uma lógica que é muitas vezes estranha aos lugares onde se

instalam, acabam por criar também uma nova forma de alienação. Esses objetos obedecem a funcionalidades extremas, que não são puramente mercantis, mas também simbólicas, constituindo assim claras diferenças entre os “espaços do mandar” e os “espaços do fazer” (SANTOS, 2008, p. 105).

Ao mesmo tempo, considera-se que a metropolização do espaço na região amazônica não está dissociada de elementos externos, ao contrário, é possível associá-la a dois conjuntos de variáveis. Na primeira, a existência e a expansão da metropolização são funcionalmente articuladas às novas formas de apropriação capitalistas em plano global, no qual a produção de valor no espaço urbano conduz à consolidação dessa nova forma de acumulação. Assim, a inserção da economia e do território amazônico em formas de reprodução capitalista pela dinâmica da fronteira, a partir da segunda metade do século XX, é o processo que acelera a urbanização regional e, por conseguinte, intensifica a metropolização de seu espaço.

A segunda variável está ligada ao próprio eixo de estruturação interna dessa forma de metropolização, mas não necessariamente está associada a elementos externos, dentre os quais podemos identificar alguns elementos-chave, tais como: a precarização da vida cotidiana; a intensificação da produção de assentamentos habitacionais cada vez mais distantes dos núcleos urbanos originais, e mesmo da sua periferia mais imediata; uma relativa suburbanização de parcelas das classes médias e altas, com a produção de assentamentos específicos para esses grupos de renda fora do núcleo metropolitano das cidades, configurando assentamentos exclusivos mais distantes; o aumento significativo do volume de fluxos intermunicipais, seja para os municípios constituintes do espaço metropolitano institucional, seja para aqueles que não fazem parte da institucionalidade efetivada, expondo cada vez mais a necessidade de deslocamentos dentro do espaço metropolitano; por fim, o elemento que é o centro de nossa reflexão: a difusão de grandes objetos que são condição, produto e meio da estruturação desses espaços metropolitanos regionais e que se encontram presentes nas duas realidades analisadas, isto é, Belém e Manaus.

Em Belém⁵, um conjunto de obras de caráter logístico e de infraestrutura de circulação induziu a dispersão de seu espaço urbano desde meados da década de 1970 até os anos 2000 são elementos de destaque na configuração da Região Metropolitana ampliada em relação a que se institucionalizou no início dos anos 1970⁶. Dentre as principais obras que norteiam essa reflexão, foram incluídos a Avenida Augusto Montenegro, inaugurada em 1978, essa avenida permitiu a conexão rodoviária rápida de Belém com alguns de seus distritos periféricos mais distantes (especialmente os distritos de Icoaraci e Outeiro), e o conjunto de Pontes que constituem a chamada “Alça Viária”, finalizada no ano de 2000, tornando-se a partir disso a principal conexão da Região Metropolitana de Belém (RMB)

5 A institucionalização da Região Metropolitana de Belém ocorre na década de 1970, em conjunto com outras realidades metropolitanas em território nacional. O governo federal, a partir da Lei Complementar nº 14, instituiu oito regiões metropolitanas no Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Salvador e Belém, a única na região Norte do Brasil.

6 Em 1995, a Região Metropolitana de Belém (RMB) é reconfigurada, agora com base em legislação estadual (Lei Complementar nº 27, de 1995), e passa a ter cinco municípios (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará). Em 2009, o município de Santa Izabel do Pará é inserido na RMB via legislação estadual, o mesmo ocorrendo com o município de Castanhal em 2011, formando assim uma região metropolitana bastante ampliada em relação às suas primeiras configurações.

com algumas das principais cidades e regiões do interior do Estado do Pará, por exemplo: as cidades de Cameté e Tucuruí no Baixo Tocantins e, ainda, as cidades de Marabá, Parauapebas e Canaã dos Carajás, no sudeste paraense.

Em Manaus, a difusão desses objetos é mais significativa atualmente, no entanto, também se evidencia concomitante a consolidação de uma Manaus Metropolitana, com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus (RMM), tendo para isso como principal expressão a Ponte Rio Negro inaugurada em 2011 e renomeada, recentemente, de ponte Jornalista Phelippe Daou. A ponte veio com uma perspectiva de ampliar os laços da metrópole para com o seu entorno, sobretudo os municípios de Iranduba e Manacapuru, na porção sul-sudoeste da RMM, e, ainda, para dar acesso mais imediato ao município de Novo Airão pela rodovia AM-352, localidades até então limitadas pela barreira natural que o rio representava. Salienta-se, neste íterim, o caráter logístico de outrora, que se dava sobremaneira por uma infraestrutura de circulação baseada no transporte fluvial, passou a se dar pela via rodoviária, com irrelevante manutenção do caráter tipicamente fluvial. Tal mudança traduz-se em uma nova dinâmica tempo-espaço, de compressão espaço-tempo, visivelmente observada no espaço urbano-regional analisado e mediada pelos grandes objetos geográficos: a Ponte e a duplicação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070).

Ainda em construção no município de Iranduba, a Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas também deverá se constituir em um grande objeto de difusão da metropolização entendida como expansão da malha urbana. Nas suas proximidades, começam a surgir diversos loteamentos, condomínios e conjuntos habitacionais cujos modelos e expectativas são dominados pela lógica dos promotores imobiliários, orientando o espraiamento do espaço metropolitano (de Manaus), como antes aconteceu em direção às zonas norte e leste da metrópole. O quadro 1 expõe de forma sintética as principais características dessas obras e a importância do ponto de vista metropolitano:

Quadro 1 – Os grandes objetos da metropolização regional: técnicos, econômicos e logísticos

 <p>A nova Avenida Augusto Montenegro</p> <p>Fonte: Hemeroteca, Biblioteca Arthur Vianna.</p>	<p>AVENIDA AUGUSTO MONTENEGRO – BELÉM/PA</p> <p>A Avenida Augusto Montenegro é a principal via de conexão entre o núcleo metropolitano de Belém e os bairros e distritos periféricos, foi inaugurada em 1978. A Avenida tomou-se vetor de expansão urbana desde sua construção. Inicialmente, foi ocupada por assentamentos “espontâneos” de classes populares e assentamentos planejados para a classe média baixa, particularmente por meio de financiamentos públicos. A partir dos anos 2000, a ocupação da Avenida tem se dado por parcelas de classe média e classe alta, tomando-se o principal vetor de expansão urbano-imobiliário no espaço metropolitano de Belém.</p>
--	--

 <p>Quem ganha uma pontezinha a ir mais longe.</p> <p>Fonte: Hemeroteca, Biblioteca Arthur Vianna</p>	<p>PONTE BELÉM – MOSQUEIRO</p> <p>Com extensão de 1.458 m, inaugurada em 1976, a ponte Sebastião R. de Oliveira liga a porção continental do Município de Belém a uma de suas principais ilhas, o distrito de Mosqueiro, distando aproximadamente 70 km do núcleo urbano metropolitano de Belém. O distrito, a partir da ligação rodoviária, passou a ser cada vez mais espaço de um tipo de lazer metropolitano, especialmente para classes populares, mas isso só foi possível devido à abertura de empresas de transporte rodoviário a partir dos anos 1990. Tomou-se, também, espaço de assentamentos “espontâneos” de grupos sociais excluídos dos bairros centrais da metrópole e da periferia imediata.</p>
 <p>Fonte: Governo do Estado do Pará (2012).</p>	<p>“ALÇA VIÁRIA” – REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM</p> <p>Oficialmente denominado Sistema de Integração do Pará, é um complexo de pontes e estradas com 74 km de rodovias e 4,5 km de pontes construídas para integrar a Região Metropolitana de Belém ao interior do Estado. A Alça Viária, inaugurada em 2002, tem início na rodovia BR-316, no Município de Marituba, e termina no Município de Barcarena, permitindo acesso às rodovias PA-475/PA-150, rumo ao sudeste do Pará. As pontes sobre os rios Guamá, Acará e Moju permitem a interligação mais rápida do que a via fluvial, ainda utilizada.</p>
 <p>Fonte: Veloso (2015).</p>	<p>PONTE RIO NEGRO – MANAUS/AM</p> <p>A Ponte Rio Negro é uma ponte estaiada que atravessa o Rio Negro, no Amazonas, para conectar os municípios de Manaus e Iranduba, fazendo parte da rodovia Manoel Urbano (AM-070). Inaugurada em 2011, é considerada a maior ponte fluvial e estaiada do Brasil, com 3,6 quilômetros de extensão. Seu custo total foi de R\$ 1,099 bilhão (R\$ 586 milhões do BNDES e R\$ 513 milhões do Governo do Amazonas). A Ponte projeta a expansão urbana de Manaus para o outro lado do rio, possibilitando a extensão da metrópole no sentido sul-sudoeste, até então limitada pelos obstáculos naturais.</p>

	<p style="text-align: center;">DUPLICAÇÃO DA RODOVIA AM-070</p> <p>A duplicação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070) teve sua primeira etapa concluída em 2015, sendo que seu início foi em 2014, no distrito de Cacau Preta até a entrada de Iranduba e tem como previsão alcançar o município de Manacapuru. Foi orçada em valor superior a R\$ 200 milhões, com financiamento do BNDES e do governo do Estado apresentando contrapartida. A duplicação da rodovia é vista como um empreendimento importante para a ligação dos municípios da RMM, visto que atendeu a seus diversos fluxos, assim como valorizou a expansão imobiliária ao longo da rodovia.</p>
---	---

Fonte: Npur (2016).

Organização: Autores (2017).

No caso dos grandes objetos destacados nas duas metrópoles, alguns aspectos são comuns no âmbito qualitativo, uma vez que a análise comparativa de suas características mais gerais permite apreendê-los por meio de elementos que lhe são comuns. Destaca-se aqui alguns deles, inspirados originalmente naquilo que Ultramar (2006) descreve como pontos comuns na efetivação de Grandes Projetos Urbanos.

Primeiro, há um incremento na participação do setor privado, particularmente no que tange a participação efetiva para a implantação das obras. Considera-se mesmo dizer que o setor privado envolvido é, sobretudo, aquele ligado ao setor imobiliário das áreas vizinhas e que visualiza possibilidades de lucro de seus investimentos. Estado e setor privado estão juntos na inversão de recursos para a construção desses grandes objetos. Além disso, esses grandes projetos tendem a apresentar significativas inversões de recursos públicos federais, em parceria com o capital privado, alavancados por grupos diversos de interessados, e, nos casos mais recentes da Alça Viária e da Ponte Rio Negro, os valores descritos no quadro 1 são representativos dessa tendência comum aos grandes objetos nas metrópoles amazônicas.

Segundo, são crescentes os custos envolvidos na efetivação desses grandes objetos. De maneira geral, os custos de concretização das obras são muito superiores àqueles originalmente pensados em suas fases propositivas ou de elaboração dos projetos arquitetônicos e urbanísticos. Ou seja, tem sido comum, devido à complexidade do projeto e da obra, assim como a imprevisibilidade de medidas mitigadoras, resultado de negociações com agentes contrários ao projeto, o incremento nos valores inicialmente propostos. Nos casos especificamente analisados, os custos e os prazos de execução das obras em muito superaram o planejamento inicial divulgado por ocasião da apresentação do projeto ao público.

Outro aspecto importante e que pode garantir um potencial positivo aos Grandes Projetos Urbanos é a possibilidade de integrar ou não um projeto maior para a cidade. Uma vez integrado a um projeto maior de cidade, suas justificativas se ampliam e suas chances de provocar maiores impactos positivos são multiplicadas. Nos casos descritos, tanto os grandes objetos que constituem a Belém metropolitana quanto a Manaus metrópole utilizaram amplamente as narrativas referentes à necessidade desses empreendimentos para a expansão da malha urbana das cidades, à necessidade de ampliação dos investimentos

imobiliários que seriam e são induzidos pelas obras, à grandiosidade das próprias obras e à retórica do desenvolvimento a partir desses objetos.

Assim, a partir desses elementos comuns entre as duas metrópoles, apresentados e descritos como referências para a produção do espaço metropolitano regional, parte-se para o exame de cada uma das realidades empíricas estudadas tendo a estrutura metropolitana de Belém e Manaus como fundamento de análise.

A AMAZÔNIA COMO CAMPO DE PESQUISA

A produção do espaço metropolitano em Belém guarda particularidades advindas de sua formação enquanto cidade de referência no cenário regional. O contexto histórico-geográfico reconhece a história da formação metropolitana de Belém, associada às mudanças na região estabelecidas a partir da segunda metade do século XX, já que, de fato, até meados da década de 1960, a cidade estava confinada a uma área ainda relativamente próxima de seu local de fundação. A periodização apresentada por Moreira (1989) sobre o crescimento urbano de Belém até a década de 1960 mostra que:

Em princípio, a cidade se expandiu acompanhando a orla fluvial, para, em seguida, se interiorizar e se continentalizar, definindo as três primeiras fases de seu crescimento: a ribeirinha (da fundação da cidade em 1616 até meados do século XVIII); a de penetração ou interiorização (de meados do século XVIII a meados do século XIX); e a de continentalização (de meados do século XIX em diante) (MOREIRA, 1989, p. 52).

Assim, somente em período mais recente, segundo Trindade Júnior (1998), é possível afirmar a configuração de uma quarta fase de expansão urbana belenense, agora marcada pela dinâmica da metropolização, que pressupõe o significativo avanço da malha urbana em relação ao período e às fases anteriores:

Acrescentaríamos a essa periodização de Moreira (1989), uma outra fase, a de metropolização, que se inicia na década de sessenta e se consolida nas décadas seguintes e que pressupõe a incorporação de cidades e vilas próximas a Belém, definindo uma malha urbana única, ainda que fragmentada (TRINDADE JÚNIOR, 1998, p. 03).

Nesse caso, compreende-se que a cidade de Belém teve seu momento de expansão em direção à formação de uma malha metropolitana mais complexa a partir dos anos 1960, no contexto de alteração das redes de circulação, com a construção da rodovia Belém-Brasília, primeiro grande eixo de penetração rodoviário da Bacia Amazônica (VICENTINI, 2004), - o qual é um elemento fundamental para compreensão da metropolização regional. Desse modo, a rodovia é um dos elementos explicativos para entender a expansão da malha urbana de Belém e a consequente possibilidade de espraiamento da cidade.

Assim, é possível entender a metropolização regional a partir do desenvolvimento da infraestrutura que possibilitou o projeto de integração da Amazônia ao restante da economia nacional via articulação dessas redes rodoviárias. As mudanças no papel da região também tiveram repercussões na produção do espaço urbano de Belém, que, até a década de 1960, estava limitado fisicamente. Essas mudanças no espaço urbano integram uma dinâmica:

[...] em que a região amazônica passa a vivenciar as transformações decorrentes de sua efetiva integração econômica ao Nordeste e ao Centro-Sul do País – tendo como um dos marcos desse processo a inauguração da Rodovia Belém-Brasília – e cujas repercussões se traduziram de maneira decisiva no plano de sua configuração espacial (TRINDADE JÚNIOR, 1998, p. 03).

Segundo Trindade Júnior (2000; 2006), Belém não sofreu o estímulo de crescimento a partir do setor industrial de montagem, a exemplo do que se verificou em Manaus. Seu perfil é de uma cidade situada entre as que apresentam uma natureza metropolitana, com destaque para as atividades comerciais e de serviços. As indústrias nela instaladas – com um peso relativamente pequeno – voltaram-se para o beneficiamento de matérias-primas da própria região e, portanto, com um impacto relativamente maior em relação à floresta.

Mesmo considerando a pertinência dessa tendência para a Amazônia oriental, há de se levar em conta, entretanto, que o processo que confere um maior dinamismo para o interior da fronteira econômica em detrimento da sua metrópole não pressupõe desconsiderar a importância do espaço metropolitano para os processos dinamizadores da economia regional, mas busca uma redefinição dessa mesma importância (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Nesse caso, é necessário também relativizar essa perda de importância levando em consideração aspectos econômicos. Quando se consideram os três setores (primário, secundário e terciário), se observa que a Belém metropolitana mantém primazia em outros aspectos da economia regional. No setor de serviços, por exemplo, dentre os 10 maiores municípios no valor adicionado do setor para o Estado do Pará (2009-2010), Belém é responsável por 34,09% do produto, enquanto Ananindeua é o imediato segundo colocado, com 6,63%. Ou seja, mais de 40% dos serviços do Estado do Pará são fornecidos pelas duas maiores cidades do espaço metropolitano. Mesmo no setor industrial, concentrado no interior do Estado, há uma produção significativa desses dois municípios. Belém, no total do valor adicionado do setor industrial, é a segunda colocada com 8,59%, atrás apenas de Parauapebas, que concentra 46,74%. Ananindeua é a sétima colocada, responsável por apenas 2,50% do PIB industrial estadual (PARÁ, 2010, p. 23).

Isso sugere um perfil de metrópole dispersa em Belém, ou seja, um espraiamento da mancha urbana da metrópole para além dos processos mais conhecidos de conurbação e, portanto, indo diretamente de encontro ao perfil de metropolização apresentado em Manaus, o que pressupõe perspectiva diferenciada, considerando a particularidade da dispersão metropolitana em Belém.

Essa dispersão metropolitana pode ser evidenciada pela periferização de grande parte das classes populares em direção aos bairros mais distantes da área central de Belém e aos demais municípios que compõem o espaço metropolitano, assim como pela ampliação da malha urbana através do crescimento dos fluxos de natureza diversa e dos deslocamentos cotidianos e, mais recentemente, pela suburbanização de uma classe média e alta em direção a empreendimentos imobiliários localizados fora do núcleo metropolitano. As taxas de urbanização dos municípios que compõem a RMB (tabela 1) auxiliam a identificar essa tendência:

Tabela 1 – Região Metropolitana de Belém – População urbana e taxa de urbanização dos municípios (1991, 2000 e 2010)

Municípios	População Urbana – 1991 (1.000 hab.)	Taxa de Urban. – 1991 (%)	População Urbana – 2000 (1.000 hab.)	Taxa de Urban. – 2000 (%)	População Urbana – 2010 (1.000 hab.)	Taxa de Urban. – 2010 (%)
Belém	849	68,22	1.272	99,35	1.381	99,14
Ananindeua	74	84,00	393	99,76	471	99,75
Benevides	8	12,21	21	58,83	29	55,98
Castanhal	93	90,97	121	90,15	153	88,58
Marituba	-	-	65	87,18	107	98,96
Santa Bárbara	-	-	4	35,23	5	31,84
Santa Isabel	24	71,19	33	76,52	43	72,31

Fonte: Pará (2010).

Organização: Tiago Veloso dos Santos

Além da importância metropolitana, é necessário considerar que Belém teve sua história caracterizada como a porta de entrada da Bacia Amazônica, sendo que ainda mantém a navegação fluvial na relação com o restante do País e na diversificação de sua economia regional. De acordo com Huertas (2009), Belém:

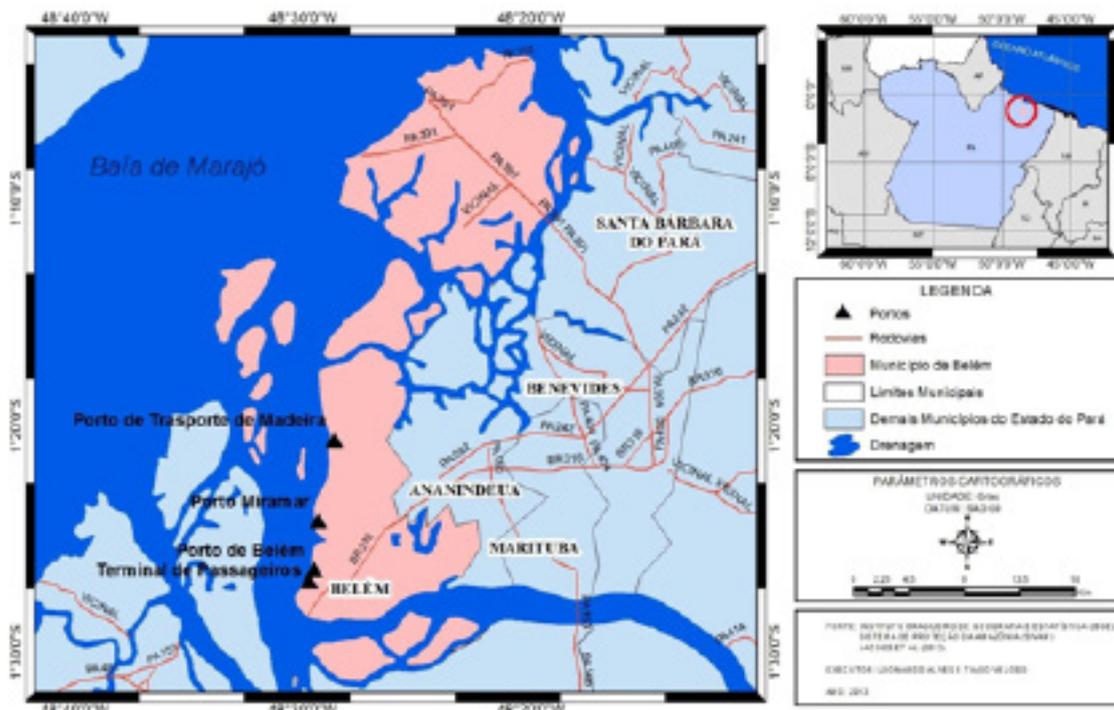
É um dos centros metropolitanos mais dinâmicos da rede, exercendo influência não somente sobre o Estado do Pará, mas também no Amapá, a porção Oeste do Maranhão e o norte do Tocantins. Essa influência da metrópole tem sido possibilitada pela reestruturação do espaço metropolitano de Belém a partir da construção de eixos rodoviários que conectam a capital ao interior do estado e da região, como a recém-construída alça viária de 74 km, ligando as PAs 150/151 a Belém pela BR-316 (com pontes sobre o Rio Guamá, Acará e Moju), que melhorou a fluidez e formatou o Sistema de Integração do Pará (SIP), interligando a Região Metropolitana de Belém e o Nordeste Paraense às demais regiões do Estado (HUERTAS, 2009, p. 185-186).

A existência de portos importantes ratifica essa posição na atualidade. A figura 2 expressa a manutenção da importância de Belém como referência na navegação fluvial.

A manutenção da importância da navegação fluvial, combinada a uma metropolização dispersa, tem possibilitado um modal de caráter rodo-fluvial, integrando a estrutura industrial e portuária em Barcarena e o porto de Belém, tornando mais complexa a estrutura metropolitana de Belém na última década.

Se a forma urbana da metrópole se apresentou em um primeiro momento confinada, e a partir dos anos 1980 em diante assumiu seu caráter disperso, na atualidade, observa-se cada vez mais uma complexificação da metropolização em âmbito regional, viabilizada pelo aumento de fluxos, implantação de infraestrutura de circulação material e ampliação da influência da metrópole sob a região. Em razão disso, considera-se estes grandes objetos, descritos no quadro 1, como elementos fundamentais para a produção de um espaço metropolitano, sendo Belém a referência urbano-regional.

Figura 2 – Belém: localização dos principais portos



Dois desses elementos chamam atenção quando observados em perspectiva, dada sua importância na expansão do espaço urbano-metropolitano em décadas recentes. O primeiro deles é a Avenida Augusto Montenegro, a via que deixou de ser uma ferrovia para se transformar em uma Avenida ainda nos anos 1960 e que teve suas margens originalmente ocupadas por uma população de características ainda rurais (DIJK, FIGUEIREDO, 1997). Os quase 15 km duplicados de pista, levaram três anos para serem concluídos, entre 1975 a 1978. O projeto de criação da avenida foi financiado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e pela Prefeitura Municipal de Belém.

Apesar da resistência por parte da elite belenense, devido à escala do investimento e à alegação de que este seria usado em uma obra para ninguém utilizar, logo ficou claro que a criação da Avenida estava fundamentada em uma intenção de que ela “ligaria a cidade de Belém ao seu principal distrito, através de uma Avenida de ‘Classe Especial’, [...] sendo objetivo de tal construção, a perspectiva do desenvolvimento socioeconômico da cidade [...]” (DIÁRIO DO PARÁ, 1996). Para Mendes (2014), fica claro que nesse período já tinha sido criada uma expectativa sobre a Augusto Montenegro como um possível eixo de crescimento e um “sub-centro” de serviços e mercadorias⁷.

Uma importante forma de uso da via são as inúmeras “ocupações espontâneas” que surgem por causa das várias glebas livres ao longo da Avenida e, também, devido à realidade

7 Nas décadas de 1970 e 1980, várias indústrias são implantadas nos vastos terrenos ao longo da Avenida: Companhia de Refrigerantes do Pará (uma filial da multinacional Coca-Cola), Hiléia Alimentos Ltda., IBFAM (Indústria Brasileira de Fármacos da Amazônia), Estacon Engenharia Ltda. etc. Algumas consolidaram-se e até hoje estão alojadas na via, outras, por dívidas e/ou falência, tiveram seus terrenos ocupados de forma clandestina, como é o caso da IBFAM (MENDES, 2014, p. 160).

econômica e de crescimento populacional por que passava Belém. Nesse sentido, Alves (1997) destacou à época que, por causa dos problemas urbanos existentes na RMB, em particular, do difícil acesso à moradia por pessoas de baixo poder aquisitivo, Belém teve um expressivo número de “invasões de terras”, intensificadas nos anos de 1980 e na década de 1990. Afirma que somente no eixo da Augusto Montenegro se concentraram 23,77% das ocupações de toda a Região Metropolitana, o que significava a quantia de 53 “invasões”, de um total de 223.

Além desses assentamentos, a Avenida foi espaço de efetivação de políticas públicas em escalas estadual e federal para a resolução do problema habitacional no Estado. O governo estadual produziu 29 Conjuntos Habitacionais Populares, isto é, mais de 14.812 unidades ao longo da via. Essa política decorreu da atuação do IPASEP (Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado do Pará) e da COHAB-PA (Companhia de Habitação do Estado) sob o financiamento do BNH (Banco Nacional da Habitação), do SFH (Sistema Financeiro de Habitação) e da CEF (Caixa Econômica Federal) (TRINDADE Jr, 1998; DIJK, FIGUEIREDO, 1997).

Já na década de 1980, encontrava-se uma diversidade de construções, aparelhos e serviços nessa avenida, tais como comércios, indústrias, conjuntos populares, clubes recreativos, condomínios fechados, invasões, casas de shows, motéis, bares, restaurantes etc. A maioria direcionada a uma população de baixa renda. Conviviam “Barracos, bandidos e buracos entre as indústrias e as mansões”, segundo os jornais da época (DIÁRIO DO PARÁ, 1996).

Portanto, a história de produção da via está associada a uma dinâmica de indução da expansão da malha urbano-metropolitana de Belém, culminando nos processos mais recentes, quando passa a ser o vetor hegemônico de uma centralidade espraiada do espaço metropolitano de Belém. A partir dos anos 2000, é a ação do capital financeiro, em sua atual forma, que transforma a Avenida em uma “Nova Belém”, forjando o que se denominou a periferia distante (TRINDADE Jr., 1998).

O segundo grande objeto em perspectiva intraurbana é a ponte Belém-Mosqueiro. Inaugurada como parte da rede de infraestrutura viária, que fez a interligação da ilha à parte continental do município de Belém na década de 1960, também foram construídas a Rodovia Augusto Meira, em 1965, e a ponte São Sebastião (ponte Belém – Mosqueiro). A ponte substituiu a travessia do Furo das Marinhas, feita antes por balsa. Segundo Meira Filho (1978), a construção da ponte foi considerada uma das mais importantes obras do gênero no país. As dimensões estruturais e de investimentos reforçam a ideia:

A Ponte na Rodovia Belém-Mosqueiro construída pelo Estado do Pará sob a responsabilidade da empresa META (Mosqueiro, empreendimentos e Turismo S/A) possui um comprimento total de 1,457,35 m; o volume total de concreto foi de 11.846,25 m³; o peso total do aço doce foi de 919,20 ton. Pelo relatório da Presidência da META S/A datado de 14/1/76 e o Ofício nº. 05/76 dirigido à Secretaria de Estado de Administração, a META recebeu de diversas fontes o total geral de: Cr\$ 88.742.508,62 e empregou nas obras da ponte: Cr\$ 86.921.472,67 tendo ficado com uma disponibilidade em 31 de dezembro de 1975, no valor de: Cr\$ 1.821.035,95 (BRITO, 2012, p. 153).

Por essa razão, a estrada e a ponte são consideradas fatores determinantes da popularização da ilha e de sua integração à dinâmica metropolitana de Belém desde esse período. Em função do processo de estruturação da ilha, outras mudanças se fariam presentes. O acesso

à ilha por terra-firme passou a ser feito pela frota de ônibus da Empresa de Transportes Rodoviário, esta, motivada pelo empreendimento, começou a dar certa regularidade aos horários de saída de ônibus de Belém em direção a Mosqueiro. Nos períodos regulares, isto é, durante a semana, o intervalo de saída era de uma hora. Nos períodos de maior fluxo, aos fins de semana, os intervalos de partida eram reduzidos para quinze minutos. Já na década de 1990, houve a introdução das linhas de ônibus urbanos que atendem à Região Metropolitana de Belém, acarretando na redução do preço dos transportes rodoviários que dão acesso à ilha, o que possibilitou o atendimento de um dos anseios da população local, que necessita se deslocar para trabalhar e estudar, e, conseqüentemente, promoveu uma intensificação dos fluxos diários entre o distrito e o núcleo metropolitano de Belém.

Por esses aspectos, a inserção de Mosqueiro na dinâmica metropolitana de Belém deriva diretamente da introdução destes grandes objetos no espaço metropolitano, visto que estimularam o crescimento da produção “espontânea” de segunda residência. Mais recentemente, é o crescimento dos novos espaços de assentamentos permanentes de caráter popular e, muitas vezes, precarizados que acontece em um ritmo mais acelerado do que os de assentamentos de uso ocasional. Boa parte disso se deve graças à conversão das residências secundárias em residências primárias, quer pela comercialização do imóvel, quer pela decisão do proprietário em permanecer morando nele. Além disso, colabora também o aumento do número de ocupações que vêm acontecendo nos últimos anos na Ilha, principalmente a partir do final da década de 1990.

Ademais, não é apenas a produção de grandes objetos em escala regional, como a Alça Viária, que marca a estruturação de uma dinâmica metropolitana em Belém quando, por exemplo, aproxima pela via rodoviária proporcionada pelas pontes a conexão mais rápida entre o núcleo metropolitano de Belém e o Polo Industrial de Barcarena, ampliando a área de influência da metrópole, bem como acelerando os fluxos de deslocamento de trabalhadores e consumidores entre Belém e Barcarena. Para além desse caráter de ampliação regional, há elementos estruturadores do espaço intraurbano da cidade que compõem esse cenário geral de metropolização de seu espaço. A Avenida Augusto Montenegro e a Ponte de Mosqueiro são dois exemplos da importância desses grandes objetos em escala intraurbana que intensificam essas dinâmicas que explicam a atual estrutura metropolitana de Belém.

MANAUS: GRANDES OBJETOS E A PRODUÇÃO DA METRÓPOLE CONCENTRADA

Tomando-se a porção ocidental da região, com Manaus como a referência metropolitana, alude-se que a aglomeração manauense representa cerca de 60% do contingente demográfico do Amazonas, com enorme peso relativo para o Estado, e demonstra forte tendência à concentração demográfica, econômica e de infraestrutura. A principal explicação para esse fenômeno de concentração é a existência de um complexo e dinâmico polo industrial na cidade, o qual atrai a maior parte dos fluxos econômicos e populacionais. A estratégia de ocupação e integração dessa porção da Amazônia por meio da implantação, no meio da floresta, de um polo industrial é, sem dúvida, o elemento que destaca Manaus neste contexto no Estado do Amazonas e, por conseguinte, em face do entorno sub-regional:

Se a abertura de estradas, de certo modo, provocou pouco impacto na espacialidade da cidade de Manaus, porque a construção foi um processo lento e as dificuldades de manutenção praticamente tornaram essas vias intransitáveis nos anos 1970 e 1980, a criação da Zona Franca de Manaus e a implantação do Distrito Industrial, em 1967, tiveram efetivamente impacto na paisagem urbana de Manaus (OLIVEIRA, SCHOR, 2008, p. 73).

A concentração econômica, demográfica e de capacidade produtiva da metrópole em relação ao seu Estado e o seu entorno sub-regional também causa repercussões na produção do espaço de forma diferenciada na dinâmica de fronteira, que é característica das políticas de integração e desenvolvimento. Um dos impactos, mesmo que indireto, da existência do Polo Industrial de Manaus é a configuração de uma lógica que é ainda marcada pelo ritmo da natureza, com potencialidade em aliar a existência de recursos naturais (águas, florestas, minerais etc.) com uma atividade econômica de grande impacto sem causar, necessariamente, o perfil de devastação característico da Amazônia oriental, por exemplo.

Estudos recentes revelam que a existência de um polo industrial dinâmico em Manaus contribuiu significativamente para a redução das pressões sobre a exploração dos recursos da floresta, o que é considerado uma alteração positiva no espaço regional. Rivas, Mota e Machado (2009) chegam a afirmar a experiência do Polo Industrial de Manaus (PIM) como um instrumento econômico de proteção da Amazônia. Eles consideram modelos econométricos a fim de demonstrar que a estratégia de industrialização materializada no PIM vem contribuindo para a manutenção da floresta amazônica, mormente, do Estado do Amazonas.

Nesse caso, a causa deste fenômeno reside no fato de o polo industrial não necessitar de matéria-prima vinculada ao meio natural circundante, pois se trata de um modelo industrial importado, sendo, portanto, pouco provido de conexões que demandem os recursos da floresta, ou seja, tal modelo desenvolve atividades econômicas com ausência ou baixa utilização de recursos florestais e impulsiona outros setores da economia com o mesmo perfil produtivo, como é o caso do setor de serviços.

Assim, pode-se dizer que a Amazônia ocidental é a que apresenta uma urbanização concentrada, reafirmando o papel de comando de sua metrópole – Manaus –, e que, apesar da existência de uma Região Metropolitana institucionalizada com vários municípios, expressa uma forma metropolitana definida por uma malha urbana de recorte municipal até o momento exclusiva ao município de Manaus, ainda que exista uma tendência inicial de expansão, em razão da ponte que articula a metrópole aos municípios de Iranduba e Manacapuru, os quais expressam a expansão metropolitana recente.

Esse perfil concentrado é observado no aspecto interno da Região Metropolitana, como visto a seguir nas tabelas 2 e 3, que versam, respectivamente, sobre a participação nas riquezas e a dinâmica demográfica dos municípios da RMM:

Tabela 2 - Região Metropolitana de Manaus - participação nas riquezas por municípios

Municípios da RMM	% PIB	% POP	IDH-M
Autazes*	0,31	1,47	0,577
Careiro*	0,29	1,44	0,557

Careiro da Várzea	0,33	1,11	0,568
Iranduba	0,72	1,82	0,613
Itacoatiara	2,06	3,83	0,644
Itapiranga*	0,11	0,35	0,654
Manacapuru	1,79	3,71	0,614
Manaquin*	0,28	1,14	0,596
Novo Airão	0,15	0,71	0,570
Presidente Figueiredo	0,93	1,31	0,647
Rio Preto da Eva	0,52	1,22	0,611
Silves*	0,10	0,36	0,632
Manaus	92,40	81,53	0,737
Total	100,00	100,00	0,720

Fonte: IBGE, Censo 2010. Org. Isaque Sousa (2017).

*Municípios agregados à RMM por meio da lei promulgada n. 64/2009 – Assembleia Legislativa do Amazonas.

<http://www.ale.am.gov.br/2011/10/19/judiciario-mantem-lei-que-inclui-municipios-na-rmm/>

Tabela 3 - Região Metropolitana de Manaus - População urbana e taxa de urbanização dos municípios (1991, 2000 e 2010)

Municípios	População Urbana 1991	Taxa de Urbanização 1991	População Urbana 2000	Taxa de Urbanização 2000	População Urbana 2010	Taxa de Urbanização 2010
Autazes*	6363	37,20	10150,00	41,69	13893	43,23
Careiro*	4328	13,60	5877,00	21,33	9437	28,83
Careiro da Várzea	707	3,89	806,00	4,67	1000	4,18
Iranduba	6403	33,92	9940,00	30,77	28979	71,06
Itacoatiara	37380	63,62	46465,00	64,44	58157	66,97
Itapiranga*	3468	67,51	5295,00	72,44	6451	78,57
Manacapuru	36019	63,00	47662,00	64,67	60174	70,68
Manaquin*	2391	22,31	4165,00	32,77	7062	30,97
Novo Airão	5980	42,64	6984,00	72,37	9499	64,52

Presidente Figueiredo	3232	45,59	8407,00	48,33	13001	47,84
Rio Preto da Eva	2343	35,94	6232,00	35,45	12205	47,46
Silves*	2241	39,30	3363,00	43,20	4029	47,71
Manaus	1006585	99,51	1396768,00	99,36	1792881	99,49

Fonte: SIDRA IBGE (2017). Org. Isaque Sousa (2017).

*Municípios agregados à RMM por meio da lei promulgada n. 64/2009 – Assembleia Legislativa do Amazonas.

Situar Manaus em um cenário de mudanças na realidade urbana é pensá-la, mais recentemente, no que se poderia denominar de um novo paradigma “urbano-metropolitano”, como uma realidade espacial mais institucionalizada do que metropolizada, dado a rarefação de características metropolitanas quando comparadas na relação espaço-temporal engendradas em Belém, visto que na capital paraense a característica dispersa se contrapõe a concentração ou mesmo a uma reconcentração em Manaus. Tal reconcentração se evidencia pela manutenção de um status quo que Manaus desenvolveu ao longo de sua geo-história de expansão urbana.

Essa expansão urbana no contexto da Amazônia Ocidental se expressou ao longo de diversos períodos espaço-temporais, evidenciando momentos de crescimento, de expansão, de estagnação e de revigoração (CORRÊA, 1987), com fortalecimento de Manaus em detrimento dos núcleos urbanos em seu entorno ou em seu eixo de articulação, assim, exercendo uma primazia no Estado do Amazonas pelo forte viés de concentração e influência territorial, em função da rede de influência que veio estabelecendo e, ainda, mantendo uma articulação relevante com Boa Vista/RR, na Amazônia Setentrional brasileira.

Não se intenciona traçar uma periodização da expansão do urbano na metrópole manauense, porém destacar que o espaço metropolitano de hoje se expressa como coexistência têmporo-espaciais, ou seja, concebe-se a concatenação do espaço de hoje com o de outrora, a organização espacial como coexistência contemporânea (MASSEY, 2008) de outros espaços em dado tempo. Destarte, desde o primeiro e o segundo boom da economia gomífera, Manaus se apresentou como importante centro no contexto regional.

E assim, pode-se considerar que a criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM) em 2007 institucionaliza e estabelece a Manaus-metrópole, que já se configurava como tal desde a economia da borracha e se consolidava em meados da década de 1960, por conta do perfil diferenciado que assumiu no contexto regional em razão das peculiaridades que absorveu devido à existência da Zona Franca de Manaus e o estabelecimento do PIM, fato que indicou um processo de urbanização acelerado no território, desencadeado, majoritariamente, pelo crescimento populacional e econômico da cidade.

No contexto metropolitano emergente, a RMM não somente possibilita como induz novas dinâmicas neste território, sobretudo, pelas novas articulações impulsionadas pelo principal eixo de expansão urbano-metropolitano de Manaus, a AM-070, que liga os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão (pela AM-352). Essa rodovia apresenta novas formas e funções no contexto regional provocadas pela singular expansão do mercado imobiliário que se espraia em sua margem, ressaltando, assim, a rede de influência que se estabelece

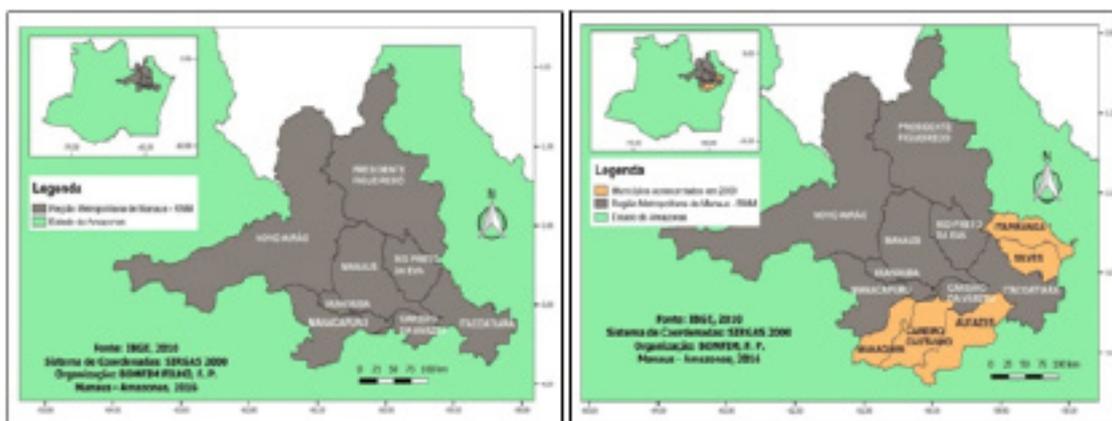
entre Manaus e os municípios com os quais se liga, se intensifica por meio da capilaridade dos fluxos. Tal rede de influência não somente se avulta nas relações com o urbano, mas também com o rural, em um concomitante processo urbano-metropolitano, mediado pela intensificação dos fluxos de veículos, de pessoas, bens e mercadorias.

Enquanto grande objeto geográfico, a duplicação da Rodovia Manoel Urbano (AM-070), com a ocupação de suas margens, passa a se caracterizar pelo crescente capital imobiliário e comercial, que transforma o espaço metropolitano morfológica e funcionalmente dado a intensidade da reestruturação espacial da realidade metropolitana que agora se impõe.

Uma variável analítica importante deve ser considerada na reflexão do processo de reestruturação urbano-regional na RMM e, sobretudo, em razão da forma como expressa suas ações, visto não ser somente uma variável analítica, mas, majoritariamente, um agente que intermedeia ações que se coadunam entre as dimensões de domínio público e privado, trata-se do Estado que, além de regulador, é produtor do espaço.

É preciso considerar que o Estado, enquanto agente produtor do espaço, induziu a estruturação espacial na RMM, sobretudo quando a institucionalizou em maio de 2007 pela Lei Estadual 52/2007. Portanto, a RMM resulta de uma ação política que a compôs inicialmente por sete municípios, sendo esses Manaus e os municípios fronteiriços circunvizinhos. Em dezembro daquele mesmo ano, foi acrescentado o município de Manacapuru, em virtude das articulações desta cidade com a capital, apesar de elas não serem limítrofes. Nos anos seguintes, isto é, de 2009 a 2013, dois parlamentares propuseram a inserção de mais cinco municípios, estendendo assim a composição anterior para 13 municípios membros, como pode ser visto a seguir na figura 3.

Figura 3: À esquerda RMM com 8 municípios (Lei 52/2007) e, à direita, com 13 municípios (Lei 64/2009)



Na institucionalização da RMM é possível perceber a ação do Estado, seja por sua presença, seja por sua ausência e, em associação com o capital, a partir da instalação de grandes obras. Por sinal, esta é uma característica marcante não somente da metropolização que agora ocorre na Amazônia ocidental, mas também da urbanização acelerada pelos grandes projetos instalados na região no período do governo militar. A abertura de estradas, sob o argumento da integração regional e nacional, a construção de usinas hidrelétricas e até a exploração mineral promoveram o “povoamento da região”, a dizimação de diferentes

povos, o desflorestamento e a degradação ambiental. Como consequência semelhante aos empreendimentos públicos e/ou privados, tem-se a (des)valorização do espaço, o crescimento econômico de algumas áreas em detrimento de outras e a reprodução das iniquidades espaciais.

O urbano que se produziu outrora e o espaço metropolitano que hoje se acompanha possuem dimensões diferentes, porém também apresentam semelhanças, uma vez que são reproduzidos sob a mesma lógica – o da exclusão e da desigualdade pela hierarquização dos lugares. Quando se anuncia e se constrói a ponte, geograficamente se aproximam, se interligam os lugares, reduzindo, então, o tempo para deslocamento. As áreas agora próximas à metrópole recebem maior demanda e oferta de bens, serviços e comércios. Trata-se de um movimento lógico do mercado e do capital, que também exigirá nova padronização do território usado (SANTOS, SILVEIRA, 2001), para não fugir da perspectiva da apropriação-dominância (LEFEBVRE, 1991), que, por sua vez, redundará em um jeito diferente de compartilhar e de vivenciar o espaço produzido.

Nesse sentido, é possível compreender que não há novidade na lógica do processo de reprodução espacial – que acontece em uma perspectiva da inclusão-exclusão, isto é, da incorporação de novas áreas ao banco de terras urbanizadas, de imóveis no mercado imobiliário, associada à exclusão de algumas áreas, as desprovidas de equipamentos e serviços, as quais são destinadas para as camadas com menor rendimento. É a dinâmica social (segregação) sendo impressa e expressa no espaço. A novidade, portanto, não está no processo identificado, mas está onde ele agora se manifesta, na Amazônia ocidental brasileira, visto que a metropolização que aqui se manifesta precisa ser compreendida a partir de elementos que ainda estão em construção.

O que se pode apontar dos grandes objetos geográficos e das transformações decorrentes do estabelecimento deles como impulsionadores do processo de metropolização, é que os primeiros se materializaram por meio, inicialmente, da ponte Rio Negro e, subsequentemente, da duplicação da rodovia estadual AM-070, da construção da cidade universitária, que atraíram e/ou propiciaram as transformações, tais como os conjuntos habitacionais (públicos e os de iniciativa privada), a valorização, o parcelamento e novos usos da terra, a intensificação dos fluxos diários de pessoas, as mercadorias, os bens, além de novas dinâmicas nos setores de comércio e serviços e, mais recentemente, em vias de ampliação, a partir da decisão de estabelecer o Shopping Outlet Manaós⁷ em Iranduba.

No que tange às ações do Estado e do capital mediadas pelos grandes objetos geográficos, pontua-se as seguintes medidas, com ressalvas de que algumas delas já estavam presentes antes da institucionalização da RMM em 2007. Assim, cabe destacar alguns desses elementos que compõem a produção do espaço metropolitano de Manaus e são visíveis no plano da alteração da paisagem, como a nova dinâmica de oferta de serviços e comércio e a alteração no estabelecimento do mercado imobiliário.

7 De acordo com o Portal Amazônia, o município de Iranduba sediará o Manaós Outlet, com investimentos da ordem de R\$ 120 milhões. Reunirá 60 lojas de marcas estrangeiras e nacionais, além de oferecer área de alimentação, lazer e estacionamento. Disponível em: <http://portalamazonia.com/cultura/iranduba-sera-sede-do-manaos-outlet-primeiro-da-regiao-norte>. Acesso em 29 de março de 2017.

a) Serviços: abastecimento de automóveis, lazer, gastronômico e funerário

O número de postos de combustíveis em Iranduba passou de 14, em 2011, para 26 em 2016. Em Manacapuru, até 2011, havia 10 postos, passando também para 26. Em três anos (2014, 2015 e 2016) os dados apontaram um incremento de 17 postos de abastecimento de automóveis nos dois municípios.

Outro serviço recorrente na área de estudo é o gastronômico, principalmente aliado à culinária regional, constituindo-se em empreendimentos que se instalam ao longo das rodovias AM-070 e AM-452. Com exceção de um, o Bar e Restaurante 3 irmãos, todos se estabeleceram a partir de 2011, conforme se pode observar no Quadro 3.

Quadro 3: Estabelecimentos de serviço gastronômico

ESTABELECIMENTO	SERVIÇOS	LOCALIZAÇÃO
Café & Restaurante Sabor da Terra	Café da manhã e almoço	Km 05, AM-070
Restaurante do Naldo	Café da manhã e almoço	Km 06, AM-070
Café Regional Miriam	Café da manhã	Km 12, AM-070
Bar e Restaurante Recanto da Preguiça	Almoço	Km 12, AM-070
Café da Manhã da Gigi	Café da manhã	Km 13, AM-070
Café Regional da Priscila	Café da manhã	Km 13, AM-070
Bar e Restaurante 3 Irmãos	Café da manhã e almoço	Km 23, AM-070
Restaurante e Peixaria Palhetas	Café da manhã e almoço	Km 06, AM-452
Restaurante do Paraíba	Café da manhã e almoço	Km 06, AM-452

Fonte: Pesquisa de Campo/Npur (2015/2016).

Aliado ao serviço gastronômico, identificam-se os bares agregados aos restaurantes para atender aos que usufruem do serviço de lazer, e aqui se destacam, ainda, os balneários recorrentemente utilizados aos finais de semana. Dois deles que podem ser apontados são a praia do Açutuba e a Cachoeira do Castanho, que, embora já existissem, passam a ser muito mais frequentadas em virtude do acesso facilitado pela rodovia. Esses lugares modificam-se tanto do ponto de vista da estrutura, quanto do ponto de vista da relação de consumo do espaço, sendo a cobrança de estacionamento rotativo um exemplo disso. Quanto ao serviço funerário ou póstumo, o marco na paisagem urbano-metropolitana é a instalação da empresa Recanto da Paz em 2011 na rodovia Manoel Urbano, trata-se de um cemitério que comercializa jazigos, sepultura e gavetas, prestando um serviço particular neste segmento.

b) Comércio: materiais de construção e demais atividades (formais e informais);

Com a expansão do setor imobiliário a reboque ocorreu a instalação de pequenas lojas de materiais de construção, e estas, por sua vez, atenderam particularmente obras de menores envergaduras que se instalaram no entorno dos novos conjuntos residenciais.

Em relação ao comércio informal, este é recorrente no recorte analisado em virtude do fluxo que se estabeleceu após a construção da ponte. Dessa forma, é possível identificar barracas de frutas e de produtos regionais, bem como pequenas lanchonetes.

As atividades comerciais estão diretamente relacionadas aos novos usos e à ocupação do espaço, cuja materialização mais marcante é o consumo imobiliário, que se dá via parcelamento da terra, adensamento populacional e instalação de novas infraestruturas. Nesse sentido, a situação fundiária de uma quase total irregularidade dos terrenos e a frágil atuação do Estado no planejamento da ocupação propiciam não somente o aparecimento das ocupações ilegais, como também o desflorestamento da área, o assoreamento e a poluição dos cursos d'água e a degradação ambiental de modo geral, e isto ocorre mesmo quando se trata de áreas legalizadas.

c) Mercado de imóveis: loteamentos, condomínios, chácaras e ocupações.

A ação do mercado imobiliário na AM-070, após 2011, talvez seja a marca mais forte de transformação socioespacial no recorte. As mudanças se estendem até a sede de Iranduba (Carlos Braga/AM-452) em menor escala e menor força do que as que ocorreram na Rodovia Manoel Urbano. Conforme o quadro 4, é possível perceber a expansão destes empreendimentos:

Quadro 4: Empreendimentos imobiliários “pós-Ponte”

Nº	Empreendimento	Empresa Responsável	Localização
1	Nova Manaus	NOVA Bairros Planejados	Manoel Urbano (Km 08)
2	L'Acqua Residenza	Aliança Incorporadora	Manoel Urbano (Km 03)
3	Nova Amazonas I	NOVA Bairros Planejados	Carlos Braga (Km 02)
4	Nova Amazonas II	NOVA Bairros Planejados	Carlos Braga (Km 2,5)
5	Terramazônia	Constrói Imobiliária	Manoel Urbano (Km 06)
6	Manoel Urbano	SP Construtora	Manoel Urbano (Km 08)
7	Maria Zeneide	NV Construtora	(Estrada da Cidade Universitária)
8	Bella Vista	NV Construtora	Manoel Urbano (Km 09)
9	Passeio das Águas	Platinum Construções	Manoel Urbano (Km 09)
10	Jardins da Universidade	XL Incorporadora	Manoel Urbano (Km 14)
11	Ecoville	Obelisco	Manoel Urbano (Km 08)
12	Recanto das Águas	Amora Imóveis	Manoel Urbano (Km 29)
13	Residencial Amazonas	Constrói Imobiliária	Carlos Braga (Km 02)
14	Residencial Amazonas II	Constrói Imobiliária	Carlos Braga (Km 04)
15	Monções de Açutuba	Constrói Imobiliária	Estrada do Açutuba (Km 02)
16	Condomínio Amazonas	Constrói Imobiliária	Carlos Braga (Km 01)
17	Villa Bela	NV Construtora	Manoel Urbano (Km 02)
18	Açutuba Park (Morada & Praia)	Açutubapark	Estrada do Açutuba (Km 10)
19	Real Village Açutuba	*Orandir Rabelo* (Inc)	Estrada do Açutuba (Km 01)
20	Vitória Régia	Expansão e Marketing	Manoel Urbano (Km 13)
21	Chácaras de Açutuba	-	Estrada do Paricatuba
22	Portal das Oliveiras	-	Estrada do Paricatuba

Fonte: Pesquisa de campo/Npur. Organização: Eduardo Braga (2016).

O consumo imobiliário se manifesta de múltiplas formas a partir dos produtos disponíveis, dos condomínios habitacionais às chácaras, e, ainda, os chamados “bairros planejados”, além de uma gama de serviços especializados para atender a nova forma de ocupação do espaço. Há forte demanda aos investimentos do Estado, em favor da hegemonia de uma reestruturação do espaço mediada pela produção imobiliária, responsável pelo maior adensamento na área. Pode-se mesmo mencionar uma subordinação do espaço ao capital (PEREIRA, 2011), regulando o ritmo, a intensidade e a direção dos processos espaciais, a dinâmica de uso, a ocupação e a exploração dos recursos disponíveis.

Assim, a reestruturação socioespacial é fruto das ações do Estado, a partir dos seus empreendimentos, assim como as investidas do capital, neste caso, metamorfoseado por empreendimentos imobiliários, os quais alteraram e continuam a alterar as condições de vida das pessoas – tanto aquelas já antes residentes em Iranduba e Manacapuru como as que para lá migram em busca de morar longe da agitação da grande cidade, porém, perto dos serviços e equipamentos presentes na Metrópole.

A construção da Cidade Universitária em Iranduba, a continuidade da duplicação da rodovia até o município de Manacapuru apontam para o fato de que os grandes objetos realmente se constituem como meio, condição e produto da reestruturação do espaço regional amazônico, traduzindo no que se escolheu denominar de urbanização-metropolização das cidades amazônicas, das quais Manaus é a principal expressão na Amazônia Ocidental, assim como apresenta-se Belém na porção oriental da região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ponderações acerca da difusão da metropolização regional na Amazônia brasileira aqui expostas perpassaram – aludindo as metrópoles Belém e Manaus – pelos nexos dos objetos técnicos – os grandes objetos –, articulados à configuração metropolitana que esses espaços congregam, sobretudo, ao serem indutores da expansão do urbano e da própria metropolização regional, e neste caso, técnica-espaço-tempo, evidenciam-se pela construção do que se tem chamado de “grandes objetos urbanos”, indutores do espaço metropolitano na Amazônia.

Em Belém, essa dinâmica de produção de grandes objetos urbanos é mais antiga, vinculada à realidade de institucionalização da Região Metropolitana de Belém, nos anos 1970, e que foi sendo acumulada ao longo de cinco décadas em torno do direcionamento das áreas de expansão da cidade. Daí esses grandes objetos estarem expressos na abertura de vias e pontes que, em períodos distintos desses cinquenta anos, possibilitaram a expansão da malha urbana e metropolitana, seja pela periferização cada vez mais dispersa das classes populares, seja pela produção de assentamentos residenciais planejados para as classes médias, em um tipo particular de suburbanização ou, em período mais recente, permitindo uma conexão da metrópole para com regiões do interior da Amazônia, como o Sudeste Paraense e o Baixo Tocantins, viabilizadas pela Alça Viária.

Em Manaus, esse processo de produção de grandes objetos urbanos assume feição mais recente e, talvez, por isso mesmo em escala e proporção mais significativa do que em Belém. Maior exemplo disso é a ponte sobre o Rio Negro, uma das maiores obras de infraestrutura urbana produzida na última década na região e que permite a expansão da malha urbana

e metropolitana para além dos limites estritos da municipalidade de Manaus, sendo elemento disseminador da produção do mercado imobiliário da metrópole. Além da Ponte, outros elementos como a Rodovia AM-070 e o polo universitário em direção à Iranduba – do “outro lado do Rio” – marcam a intencionalidade que produz esses objetos em Manaus, viabilizar a expansão da metrópole.

Embora possa ser analisada sob uma leitura regional e, portanto, particular, não se considera que a metropolização na região amazônica esteja dissociada de elementos internos e externos cruciais à tônica deste processo espacial, quer seja a proeminência de dois conjuntos de variáveis já supramencionados, tais quais: as novas formas de apropriação e acumulação capitalistas em âmbito global que intensificam a metropolização; quer seja a própria estruturação interna da metropolização que se expressa nas duas realidades empíricas, associada a elementos internos mediados pelo novo estilo metropolitano da vida cotidiana. Essas variáveis culminam com o argumento central desta análise: tanto em Belém quanto em Manaus, os grandes objetos urbanos são condição, produto e meio pelos quais ocorre a reestruturação do espaço metropolitano na escala regional.

A metropolização regional engendra novas configurações espaciais em que a urbanização se mantém coadunada ao conjunto do processo anterior, ora tais configurações se mostram densas e bem articuladas, ora descontínuas ou dispersas, se comparadas as duas realidades, Belém sendo mais descontínua e dispersa, enquanto Manaus é mais concentrada e de fácil articulação, apesar da precária infraestrutura para coexistência de múltiplos fluxos. Ora com conurbação, ora com a ausência desta, tendo, no entanto, ambas as características próprias da metrópole moderna: grande mancha urbana, concentração de diversos fluxos, centro difusor de inovação e tecnologia, bem como de desigualdades, de segregação, expropriação e até espoliação e resistência. Para cada uma das duas realidades empíricas, pode-se contrapor processos históricos e naturais aos processos políticos e econômicos do plano global, regional, ou mesmo local, que são produtos de um tempo em que o urbano e o metropolitano tendem a ser hegemônicos.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, M. D. B. *Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)*. 2010. 347f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- ALVES, J. V. S. *Belém: a capital das invasões*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). NAEA, Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.
- BECKER, B. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.
- BECKER, B. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Parcerias Estratégicas*. Brasília, n. 12, p. 135-159, 2001.
- BRAGA, Eduardo Henrique Freitas. *A produção do espaço na Região Metropolitana de Manaus (RMM): A rodovia AM-070 como eixo de expansão urbano-metropolitano*. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade do Estado do Amazonas/UEA: Manaus, 2016.
- BRITO, S. *A expansão dos assentamentos residenciais na Ilha de Mosqueiro: uma particularidade de dispersão urbana no espaço metropolitano de Belém (PA)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, 2012.
- CORRÊA, R. A periodização da rede urbana na Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: IBGE, n. 49, v. 3, p. 39-68, 1987.
- DIÁRIO DO PARÁ. *Rodovias* (Caderno A). Belém: Edição de 07/04/1996.
- DIJK, A. I. N. V.; FIGUEIREDO, L. A. *A ação do capital imobiliário na produção de habitação popular: Estudo na área de expansão de Belém*. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (Monografia de Especialização), 1997.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. *Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial*. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2009. 341p
- IBGE. Sistema IBGE de Recuperação de Dados. *Informações dos Censos demográficos brasileiros: 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010*. Brasília: IBGE, 2010.
- LEFEBVRE, H. *The production of space*. Translated by Donald Nicholson-Smith. Editions Anthropos, 1991.
- LENCIONI, S. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevivência do capitalismo. In: Paulo Cesar Xavier Pereira; Rodrigo Hidalgo (org.). *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en America Latina*. 1ed. Santiago: PUC - Chile, 2008, v. , p. 41-54.
- LENCIONI, S. Reconhecendo Metrôpoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano Godinho de (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. 1ed. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006, v. 1, p. 41-58.
- MASSEY, D. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MEIRA FILHO, A. *Mosqueiro: ilhas e vilas*. Belém: Grafisa, 1978.

MENDES, L. A. S. *Espaços Elitizados de Moradia e Consumo: A reestruturação urbana da Avenida Augusto Montenegro no quadro das centralidades da Região Metropolitana de Belém*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, 2014.

MONTE-MÓR, R. L. *Outras Fronteiras: novas especialidades na urbanização brasileira*. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). *Urbanização brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2003.

MOREIRA, E. *Belém e sua expressão geográfica*. In: PARÁ. *Obras reunidas de Eidorfe Moreira*. Belém: Cejup, 1989. v. 1.

NPUR. Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional. *Acervo Digital*. Universidade do Estado do Amazonas/UEA: Manaus, 2015; 2016.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. *Das cidades da natureza à natureza das cidades*. In: TRINDADE JÚNIOR, S. C. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. *Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional*. In: CASTRO, E. (org.). *Cidades na floresta*. São Paulo: Anablume, 2009. p. 13-39.

PARÁ. *Produto interno bruto dos municípios do Pará: 2010*. Belém: IDESP, 2012a.

PARÁ. *Produto interno bruto Municipal: 2011*. Belém: IDESP, 2012b.

PEREIRA, P. C. X. *Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea*. In: PEREIRA, Paulo César Xavier. *Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, 2011.

RIVAS, A; MOTA, J. A; MACHADO, J. A. C. *Instrumentos econômicos para a proteção da Amazônia: a experiência do Polo Industrial de Manaus*. Curitiba: Editora CRV, 2009.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. *O Brasil. Território e Sociedade no início do século 21*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SOUSA, I. S. *A produção de centralidades urbano-regionais no Estado do Amazonas*. *Caminhos da Geografia*, Uberlândia, v. 12, n. 38, p. 01-07, jun. 2011.

SOUSA, I. S. *A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital*. 2013. 249f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. C. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. 1998. 394f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. C. *A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana*. *Revista Geografares*, Vitória, v. 1, n. 1, jun. 2000.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. C. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. *Revista Terra Livre*, São Paulo, v. 26, p. 177-194, 2006.

ULTRAMARI, C. *Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos*. Disponível: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635116>. 2006.

VELOSO, T.; TRINDADE JÚNIOR, S. C. C. Dinâmicas sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectiva. *Revista Novos Cadernos Naea*, Belém, v. 17, n. 1, p. 177-202, 2014.

VELOSO, T. *Metrópole e Região na Amazônia: trajetórias do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís*. 271f. Tese (Doutorado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

VICENTINI, Y. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: UFPR, 2004.