

REUMAM, V. 8, N. 2, 2023, ISSN online 2595-9239

REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA DE GRANDES PROJETOS NA AMAZÔNIA: primazia aos objetos e invisibilidade de danos, riscos e conflitos socioambientais

André Luís Assunção de Farias¹
Alex Ricardo de Brito Teixeira²
Marcus Robert Ferreira Freitas³

RESUMO: As representações cartográficas dos Grandes Projetos na Amazônia são uma ferramenta técnico-política importante para elucidar os conflitos socioambientais. Entretanto, a visibilidade está na grande obra, em seus contornos físicos e imagens que reforçam o ideário do “progresso e integração”, o que invisibiliza a análise dos conflitos socioambientais inerentes à instauração do projeto. Assim, o artigo tem por objetivo refletir sobre as representações cartográficas dos Grandes Projetos na Amazônia, problematizando a apreensão dos conflitos socioambientais em territórios urbanos. Para tal, utiliza aporte teórico da ecologia política urbana, conectando os conceitos de representação cartográfica, Grandes Projetos Urbanos, conflitos socioambientais e híbrido sacionatural. A pesquisa foi consubstanciada em procedimentos de revisão bibliográfica e análise documental, tendo como resultados principais a verificação de que, historicamente, as representações cartográficas dos Grandes Projetos excluem os conflitos socioambientais. Não obstante, os conflitos produzidos pelos Grandes Projetos Urbanos são fundamentais para compreender a construção das metrópoles como híbridos sacionaturais urbanos.

PALAVRAS-CHAVE: Representação Cartográfica, Grandes Projetos Urbanos, Conflitos Socioambientais.

CARTOGRAPHIC REPRESENTATION OF LARGE PROJECTS IN THE AMAZON: primacy of objects and invisibility of damage, risks and socio- environmental conflicts

ABSTRACT: The cartographic representations of Large Projects in the Amazon are an important technical-political tool to elucidate socio-environmental conflicts. However, the visibility is in the great work, in its physical contours and images that reinforce the ideology of “progress and integration”, which makes the analysis of the socio-environmental conflicts inherent to the project's implementation invisible. Thus, the article aims to reflect on the cartographic representations of Large Projects in the Amazon, questioning the apprehension of socio-environmental conflicts in urban

1 Professor do Programa de Pós-Graduação em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia – PPGEDAM / NUMA / UFPA – E-mail: andre2016farias@gmail.com

2 Discente do Curso de Licenciatura em Geografia pelo *Campus* Universitário de Ananindeua da Universidade Federal do Pará – E-mail: ricardo.alex354@gmail.com

3 Discente do Curso de Bacharelado em Engenharia Ambiental e Energias Renováveis da Universidade Federal Rural da Amazônia. E-mail: m.robert2000.mr@gmail.com

territories. To this end, it uses the theoretical contribution of urban political ecology, connecting the concepts of cartographic representation, Large Urban Projects, socio-environmental conflicts and socio-natural hybrid. The research was based on procedures of bibliographic review and document analysis, having as main results the verification that, historically, the cartographic representations of Large Projects exclude socio-environmental conflicts. Nevertheless, the conflicts produced by them are fundamental to understand the construction of metropolises as urban socio-natural hybrids.

KEYWORDS: Cartographic Representation, Large Urban Projects, Socio-environmental conflicts.

REPRESENTACIÓN CARTOGRÁFICA DE GRANDES PROYECTOS EN LA AMAZONIA: primacía de los objetos e invisibilidad de daños, riesgos y conflictos socioambientales

RESUMEN: Las representaciones cartográficas de Grandes Proyectos en la Amazonía son una importante herramienta técnico-política para dilucidar conflictos socioambientales. Sin embargo, la visibilidad está en la gran obra, en sus contornos físicos e imágenes que refuerzan la ideología de “progreso e integración”, que invisibiliza el análisis de los conflictos socioambientales inherentes a la implementación del proyecto. Así, el artículo tiene como objetivo reflexionar sobre las representaciones cartográficas de los Grandes Proyectos en la Amazonía, cuestionando la aprehensión de los conflictos socioambientales en los territorios urbanos. Para ello, utiliza el aporte teórico de la ecología política urbana, conectando los conceptos de representación cartográfica, Grandes Proyectos Urbanos, conflictos socioambientales e híbrido sionatural. La investigación se basó en procedimientos de revisión bibliográfica y análisis de documentos, teniendo como principales resultados la constatación de que, históricamente, las representaciones cartográficas de los Grandes Proyectos excluyen los conflictos socioambientales. Sin embargo, los conflictos producidos por los Grandes Proyectos Urbanos son fundamentales para entender la construcción de las metrópolis como híbridos sionaturales urbanos.

PALABRAS CLAVES: Representación Cartográfica, Grandes Proyectos Urbanos, Conflictos socioambientales.

INTRODUÇÃO

Os Grandes Projetos (GP) têm raízes profundas na Amazônia, alterando ecossistemas e o modo de vida das populações (CASTRO, 2017; PICOLI, 2006; BECKER, 2001). Uma das célebres experiências em cartografar estas transformações no território de um grande projeto ocorreu no bojo do Seminário Consulta “Carajás: Desenvolvimento ou Destruição”, em 1993, na cidade de Marabá/PA, dando origem à obra “Carajás: A Guerra dos Mapas (ALMEIDA, 1993). A pesquisa e a experiência se

desenvolveram no projeto Nova Cartografia Social da Amazônia¹ (ACSELRAD, 2008), com ampla participação de grupos sociais do campo e da floresta.

Entretanto, a reflexão sobre representação cartográfica dos grandes projetos ainda é incipiente. Nas cidades, particularmente em territórios metropolitanos, a identificação e análise dos conflitos produzidos pelos Grandes Projetos Urbanos (GPU) são importantes para a luta por justiça ambiental (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Por outro lado, a representação cartográfica ganhou impulso com as chamadas geotecnologias, permitindo visualizar alterações do espaço. Portanto, visualizar e analisar os conflitos socioambientais de Grandes Projetos em territórios metropolitanos se tornou possível, abrindo uma nova agenda de pesquisa.

É nesse contexto que o artigo procura contribuir com a discussão acerca do papel da cartografia nos chamados Grandes Projetos Urbanos. O problema de pesquisa que guia o trabalho é: como as representações cartográficas demonstraram os GP que, historicamente, configuram o Território Metropolitano de Belém?

Para tentar responder a esse questionamento, o artigo se baseia na hipótese de que as representações cartográficas dos GP podem vislumbrar os conflitos socioambientais quando as técnicas de geoprocessamento se aliarem a métodos qualitativos de pesquisa e processos participativos comunitários.

O recorte espacial utilizado para a análise é a Amazônia paraense, em especial o Território Metropolitano de Belém (TMB). A metodologia aplicada neste estudo foi a revisão de literatura, com destaque para autores que tratam do caráter e historicidade dos GPU (ULTRAMARI; REZENDE, 2007; PICOLI, 2006; TRINDADE JR.; SOUSA, 2018), além daqueles que problematizam o uso da cartografia (HARLEY, 1988, 1989, 1991; PICKLES, 1991, 2004).

O objetivo deste artigo é lançar luzes sobre a representação cartográfica dos Grandes Projetos na Amazônia, problematizando a apreensão dos danos, riscos e conflitos socioambientais em territórios urbanos.

¹ “Com o objetivo de produzir interpretações da problemática social, econômica e ecológica, levando em consideração a experiência dos atores sociais envolvidos (...). Os materiais produzidos constituem documentos que ajudam a embasar tais atores em situações de conflito” (ACSELRAD, 2008, p. 33).

A abordagem crítica da ecologia política urbana² como aporte teórico será o fio de Ariadne, conectando conceitos como representação cartográfica, Grandes Projetos Urbanos, conflitos socioambientais e híbrido sacionatural. A seleção de tais categorias analíticas se deu pelo fato de que o objeto de estudo da ecologia política urbana investiga diversas variáveis — ecológicas, políticas, sociais, culturais —, bem como de que forma as relações de poder podem promover formas de desigualdade ambiental em ambientes urbanos, repercutindo de forma desproporcional em diferentes grupos humanos e em suas classes, o que gera conflitos ecológicos e faz aflorar novos movimentos sociais que buscam a garantia de seus direitos (VILLAR NAVASCUÉS, 2017; MARTINEZ ALIER, 2018).

É nesse contexto que Leff (2016) demonstra que a ecologia política se distingue de outras correntes teóricas, justamente por fundamentar seu campo de estudo nas questões políticas relacionadas às estratégias de poder, as quais ultrapassam o arcabouço estritamente biológico e evidenciam como podem coincidir diversos tipos de conflitos socioambientais.

Ainda como procedimento metodológico, utilizou-se os Sistemas de Informações Geográficas (SIG)³, pois essas ferramentas auxiliam na identificação de modificações ocorridas no espaço em determinado período de tempo, além de disponibilizar dados aeroespaciais e geográficos que permitem identificar, quantificar e analisar as metamorfoses do espaço.

Por outro lado, as ferramentas cartográficas não estão restritas apenas à quantificação do espaço. Harley (1989) originalmente analisava mapas históricos dentro do seu contexto cultural e político-econômico, revelando as agendas “escondidas” nas representações cartográficas, nessa perspectiva, a cartografia deixa de ser vista da ótica positivista, onde apresentava a cartografia como documentos não ideológicos e livres de valores e arbítrios (SEEMANN, 2003).

² “La ecología política urbana (EPU) es una disciplina que explora las interacciones entre factores sociales, políticos, económicos y naturales en la producción y en la reproducción de los entornos urbanos, que son entendidos como *híbridos sacionaturales*” (VILLAR NAVASCUÉS, 2017, p. XX, grifo nosso).

³ Em razão do caráter exploratório do artigo, o instrumento do SIG foi utilizado como ferramenta tecnológica (SOARES *et al.*, 2018). Contudo, buscar-se-á a incorporação, em nova fase da pesquisa, dos elementos participativos que efetivam o SIG crítico (SHEPPARD, 2008; CASTRO *et al.*, 2015), ou como base para uma cartografia crítica (SOMBRA *et al.*, 2022).

O PAPEL DA CARTOGRAFIA NA REPRESENTAÇÃO DE GRANDES PROJETOS

Antes de elucidar sobre as representações cartográficas, é importante compreender a cartografia e o seu papel em estudos e análises espaciais. Em 1966, a Associação Cartográfica Internacional (ACI) propõe o conceito de cartografia como:

Conjunto de estudos e operações científicas, artísticas e técnicas que intervêm a partir de resultados de observações diretas ou da exploração de uma documentação existente, tendo em vista a elaboração e a preparação de plantas, mapas e outras formas de expressão, assim como sua utilização (ACI, 1996 *apud* IBGE, 1999, p. 12).

A partir dessa definição, pode-se entender a cartografia como o produto de observações sobre o espaço, cujo resultado é a espacialização de algum fenômeno ou objeto, onde se projeta como ferramenta auxiliadora na tomada de decisões sobre o espaço geográfico.

Por um longo período, as produções cartográficas foram vistas e utilizadas como representações objetivas da realidade. O arquétipo normativo e técnico da cartografia científica apresentava os mapas como documentações livres e alheias aos valores ideológicos. Sobre esta perspectiva positivista, a realidade do espaço era expressa através de termos matemáticos, e os objetos e fenômenos mapeados seriam reais e objetivos que existiam independente de quem produzia os mapas (HARLEY, 1989).

Esse tipo de observação sobre o espaço fornecia a ideia de único caminho para a verdade, projetando a cartografia como inquestionavelmente científica e objetiva. Dessa forma, os mapas também seriam uma expressão de poder e opressão, uma “cartografia da conquista” (EUGÊNIO, 2021).

Na década de 1980, Harley estimulou a visão cartográfica sobre outra ótica, onde criticava o modelo positivista vigente e propunha uma perspectiva de produção cartográfica pautada em outras realidades. Em análises de mapas históricos, Harley (1988, 1989) investigava-os dentro de seus contextos político, histórico e econômico, revelando “agendas escondidas” presentes na forma de confecção das representações cartográficas. Essa nova forma de examinar mapas e de confeccioná-los deu origem à cartografia crítica, que surge na intenção de romper com o viés de uma cartografia isenta de ideologias e alheia aos propósitos do cartógrafo ao elaborar determinado tipo de mapa (HARLEY, 1990).

Sobre este prisma, Pickles (1991) levanta uma crítica aos Sistemas de Informações Geográficas (SIG), apontando que representava um retorno ao positivismo tecnocrático. Em sua crítica, ressalta que, “em vez de procurar como podemos mapear

o objeto (...) (poderíamos) nos preocupar com os meios pelos quais o mapeamento e o olhar cartográfico codificaram objetos e produziram identidades” (PICKLES, 2004, p. 12). O autor, assim, pensa o mapeamento como a produção do espaço, lugar e território, bem como as afinidades políticas defendidas por pessoas que habitam e produzem esses espaços.

ANTECEDENTES DOS GRANDES PROJETOS URBANOS: INDUSTRIALIZAÇÃO, URBANIZAÇÃO E GRANDES PROJETOS

Os processos atuais de estruturação e reestruturação urbana desenvolvidos no TMB possuem, portanto, origem dentro de um contexto histórico, no qual a cidade desempenhava sua cadeia de complexidade voltada para os rios. Dessa forma, o porto do Belém⁴ representava o grande empreendimento, que até então desempenhava o papel de agente mediador das relações econômicas, razão pela qual a cidade possuía um modal exclusivamente hidroviário. Até o final do século XVIII, a cidade de Belém não possuía ligação terrestre com os demais municípios do estado (TRINDADE JR., 2021; FENZL *et al.*, 2020).

Posteriormente, no período do regime ditatorial cívico-militar, os Grandes Projetos passaram a ser amplamente difundidos no Brasil, viabilizados através das políticas do Plano de Integração Nacional (PIN), estabelecido pelo Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, e alterado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972. Como materialização dessa política “integracionista”, o Brasil e, sobretudo, a região amazônica, foram palco de uma série de obras de infraestruturas rodoviárias. Esses projetos foram aliados ao imaginário nacionalista, através da ideia de “progresso” que seria atingido com a integração entre as regiões “atrasadas” economicamente e o resto do país (PICOLI, 2006).

A partir de então, pôde-se observar a implantação de inúmeras rodovias federais, que serviram as cidades de infraestrutura inter-regional, antes atípicos ao território amazônico no tocante ao modal rodoviário. Como exemplo, apontam-se a BR-010,

⁴ A representação cartográfica do Porto de Belém demonstrava apenas sua localização geográfica estratégica. A interpretação das imagens produzidas sobre o Porto o coloca sempre como elemento de ligação comercial com o exterior. Não há análises possíveis sobre a repercussão dos efeitos do Porto para a cidade de Belém, em termos urbanísticos e ecológicos.

conhecida popularmente como Belém-Brasília, que interliga parte do território nacional de forma latitudinal, e a BR-316, que possui o papel de ligar a região Norte à região Nordeste de forma longitudinal.

É dessa forma que diversas cidades amazônicas passam a dispor de uma infraestrutura que serviu de base para a atração e implantação de GPU. Essas obras viárias modificaram profundamente as dinâmicas regionais, como no caso analisado, expandindo sua cadeia de complexidade de relações e transformando a cidade de um modal quase exclusivamente hidroviário para um modal misto entre rodoviário e hidroviário (TRINDADE JR.; SOUSA, 2018).

Essas transformações possuem a capacidade de gerar modificações na malha urbana das cidades, assim como gerar conflitos socioambientais, mediados por relações de poder, tornando-as “natureza produzida socialmente”, isto é, híbridos sacionaturais⁵.

GRANDES PROJETOS E A CONTINENTALIZAÇÃO DE BELÉM: A FORMAÇÃO DO HÍBRIDO SOCIONATURAL NA METRÓPOLE

Num primeiro momento, o crescimento da cidade estava restrito à primeira légua patrimonial de Belém: do Forte do Castelo até o bairro do Marco, área que comporta os atuais bairros centrais da cidade. A única ligação para além da primeira légua patrimonial estava restrita a um ramal (atual Augusto Montenegro) que interligava Belém ao distrito de Icoaraci.

A abertura de vias e a edificação de eixos viários foram determinantes para construção do processo de metropolização que se apresenta atualmente. Um marco embrionário nesse processo de metropolização foi a construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB)⁶.

Em 1884, é inaugurado o primeiro trecho da ferrovia, que interliga Belém ao município de Benevides, mas seu funcionamento efetivo ocorreu apenas no ano de 1908. A ferrovia possuía uma extensão total de 229 km e interligava a capital paraense

⁵ Segundo Villar Navascués (2016, p. XX), “autores como Latour (1993) o Haraway (1991) para concebir a las ciudades como naturalezas producidas socialmente que conforman híbridos sacionaturales, mostrando, asimismo, la influencia que en ellas ejercen las relaciones de poder, que se dan bajo unas estructuras políticas y socioeconómicas determinadas”.

⁶ A partir do último quartel do século passado (XIX), planejou-se então colonizar a Bragantina e construir-se uma estrada de ferro, saindo de Belém, concebida, a princípio, para chegar até São Luís (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 13).

ao município de Bragança, situado no nordeste do estado (CRUZ, 1955). A implantação da EFB se tornou vetor de construção daquilo que posteriormente constituiria o Território Metropolitano de Belém.

A capital paraense, agora interligada de forma terrestre com diversas vilas, distritos e municípios, gera uma grande circulação de pessoas e produtos, ocasionando, assim, uma maior complexidade nas relações desempenhadas dentro e fora da cidade. Essa conexão com os demais municípios e o fluxo de pessoas foi um dos agentes responsáveis pelo surgimento de diversos povoados ao longo da ferrovia (LEANDRO; SILVA, 2012).

Figura 1 – Planta da Estrada de Ferro Belém-Bragança



Fonte: Cruz (1955).

Pela análise da Figura 1, a cidade de Belém já passa a expressar uma relação com o continente de forma mais intensa, construindo uma fisionomia similar à atual formação da RMB. Observa-se também que os pontos de parada da EFB, como Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Isabel, deram origem às atuais cidades que compõem a Região Metropolitana de Belém.

No entanto, os problemas fundiários já eram sentidos naquela época, e o território denominado de nordeste paraense, rasgado pela ferrovia e, posteriormente, pela rodovia, já era palco de conflitos socioambientais. Entretanto, as representações cartográficas dos GP excluíam as dinâmicas sociopolíticas, dando relevância ao traçado técnico da grande obra.

Para chegar a tais conclusões, foram analisados 10 (dez) produtos cartográficos elaborados pela equipe de expedição para reconhecimento de área na implantação da rodovia BR-010, documentado no livro “A rodovia Belém-Brasília” (VALVERDE; DIAS, 1967). Também foi realizada uma pesquisa documental referente à implantação da EFB, porém o único produto cartográfico encontrado foi um croqui (Figura 1) que evidencia o trecho da estrada de ferro.

Em 1965, é anunciada a desativação da EFB; com isso, novamente a região é palco de outra grande mudança estrutural no sistema de mobilidade, através da introdução de um grande empreendimento: agora o sistema ferroviário seria substituído pelo rodoviário. A primeira rodovia implantada é BR-010, com extensão total de 1959 km, partindo do complexo viário do entroncamento em Belém até a capital do país.

Além disso, foi construída a rodovia BR-316, com uma extensão de 2054 km, apresentando-se em sobreposição com um trecho da antiga EFB e da BR-010 (Figura 2) e, assim, interligando a porção da Amazônia oriental ao nordeste brasileiro. Essas rodovias foram determinantes para o processo de continentalização da cidade de Belém e atuaram como um dos mais importantes vetores de conexão terrestre da Amazônia paraense com o resto do país (MENDES, 2018).

Assim, a implantação desses grandes projetos de mobilidade é responsável por modificar profundamente as dinâmicas socioespaciais desempenhadas na região, como afirma Moreira (1989, p. 52):

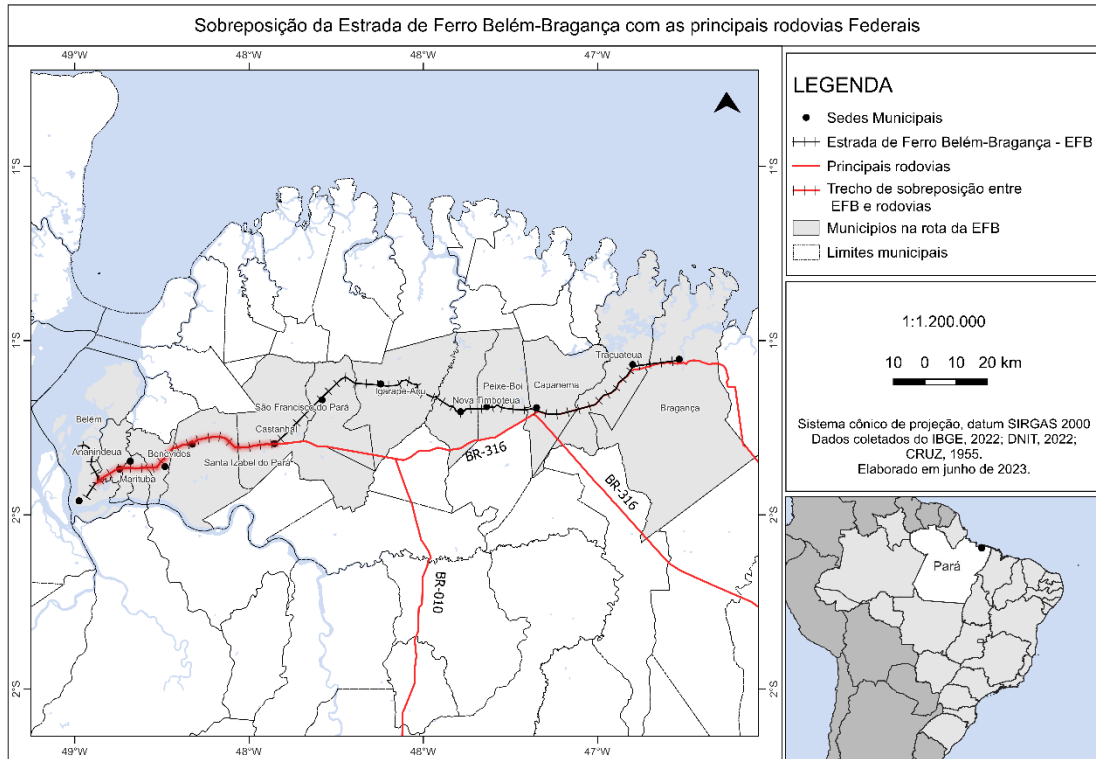
Em princípio, a cidade se expandiu acompanhando a orla fluvial, para, em seguida, se interiorizar e se continentalizar, definindo as três primeiras fases de seu crescimento: a ribeirinha (da fundação da cidade em 1616 até meados do século XVIII); a de penetração ou interiorização (de meados do século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

A partir deste último período, há um deslocamento populacional importante para a Amazônia, juntamente com a implantação de projetos agropecuários e o aumento da mercantilização da terra, o que levou à especulação fundiária e à eclosão de conflitos socioambientais (LOUREIRO, 1997). Novamente, porém, os mapas deixam de fora as dinâmicas sociais, culturais e políticas, expressando apenas o ideário do planejamento centralizado e autoritário da época.

Posteriormente, paralelamente à implantação das rodovias federais, houve a construção da infraestrutura rodoviária estadual. O complexo de pontes e estradas que compõem a rodovia PA-483, inaugurada em 2002 e conhecida popularmente como Alça Viária, tornou-se de extrema relevância, pois interligou a RMB ao município de

Barcarena, importante polo industrial e de exportação de commodities, e às regiões sudeste e sul do Pará. Em vista disso, o TMB foi consolidando o processo de expansão do tecido urbano e das conexões terrestres com o interior do estado e outras regiões do Brasil (Figura 2).

Figura 2 – Sobreposição de trajetórias da EFB com as rodovias federais BR-010 e BR-316



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Departamento Nacional de Trânsito (2022).

Essas mudanças estruturais desempenharam um papel formador nos processos de conexão local-regional-nacional-global. A EFB possuía o papel de agente modificador do intrarregional para o inter-regional; as rodovias federais BR-010 e BR-316, por sua vez, foram responsáveis por transformarem as dinâmicas locais para dimensões nacionais. Por fim, os complexos minero-metalúrgicos e portuários de Barcarena cumprem, atualmente, as ligações comerciais globais. Todavia, este processo ocorreu de forma violenta, provocando conflitos socioambientais, novamente invisibilizados nas representações cartográficas.

Destaca-se o papel das rodovias como “eixo de entrada do capital na Amazônia” e mostrou-se como “válvula de escape para o crescimento populacional, estrangulado com os limites da fronteira institucional” (OLIVEIRA, 1992, p. 76). Isso possibilitou a chegada de migrantes do interior do estado, bem como de outros estados, reforçando, assim, a intensificação do processo de colonização da Amazônia.

Os migrantes serviram de mão de obra ao capital que se instalou na Região através dos grandes projetos que se introduziram na região na década de 60 e 70. Tal contingente populacional foi determinante para a consolidação das cidades que posteriormente iriam formar a Região Metropolitana de Belém (MENDES, 2018), como podemos observar na Tabela 1.

Tabela 1 – Evolução populacional da RMB (1970-2021)

Região Metropolitana de Belém - População 1970/2022						
Município	1970	1980	1991	2000	2010	2022
Ananindeua	23.137	66.988	88.151	393.569	471.980	478.778
Barcarena	17.456	20.021	45.946	63.259	99.859	126.650
Belém	642.514	949.545	1.244.689	1.280.614	1.393.399	1.303.389
Benevides	14.565	22.669	68.465	35.546	51.651	63.567
Castanhal	38.397	66.865	102.071	134.496	173.149	192.262
Marituba	....	....	....	74.429	108.246	110.515
Santa Bárbara do Pará	....	....	11.449	11.378	17.141	21.089
Santa Izabel do Pará	16.505	24.309	33.329	43.227	59.466	73.019
TOTAL	752.574	1.150.397	1.594.100	2.038.518	2.376.901	2.371.291

Fonte: IBGE (2021)

Nota: Censos demográficos 1970; 1980; 1991; 2000; 2010 e 2021. Estimativa populacional com referência para 1º de julho de 2021.

Esse fenômeno não esteve ligado somente ao caso paraense; em junho de 1973, o Congresso Nacional decretou a Lei Complementar n.º14, de 8 de junho de 1973, estabelecendo as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza (BRASIL, 1973).

A institucionalização da RMB, assim como as demais regiões metropolitanas regulamentadas pela LC n.º 14/1973, são reflexos de uma gestão centralizadora e autoritária do regime cívico militar, pois estava dentro do projeto político de integração nacional estabelecido pelo PIN.

Essas áreas eram prioritárias para execução de políticas de desenvolvimento urbano sob o controle federal e estavam associadas a um conjunto de diretrizes que apontavam as grandes cidades como focos principais da manutenção do regime (SOUSA; SANTOS, 2021, p. 261–262).

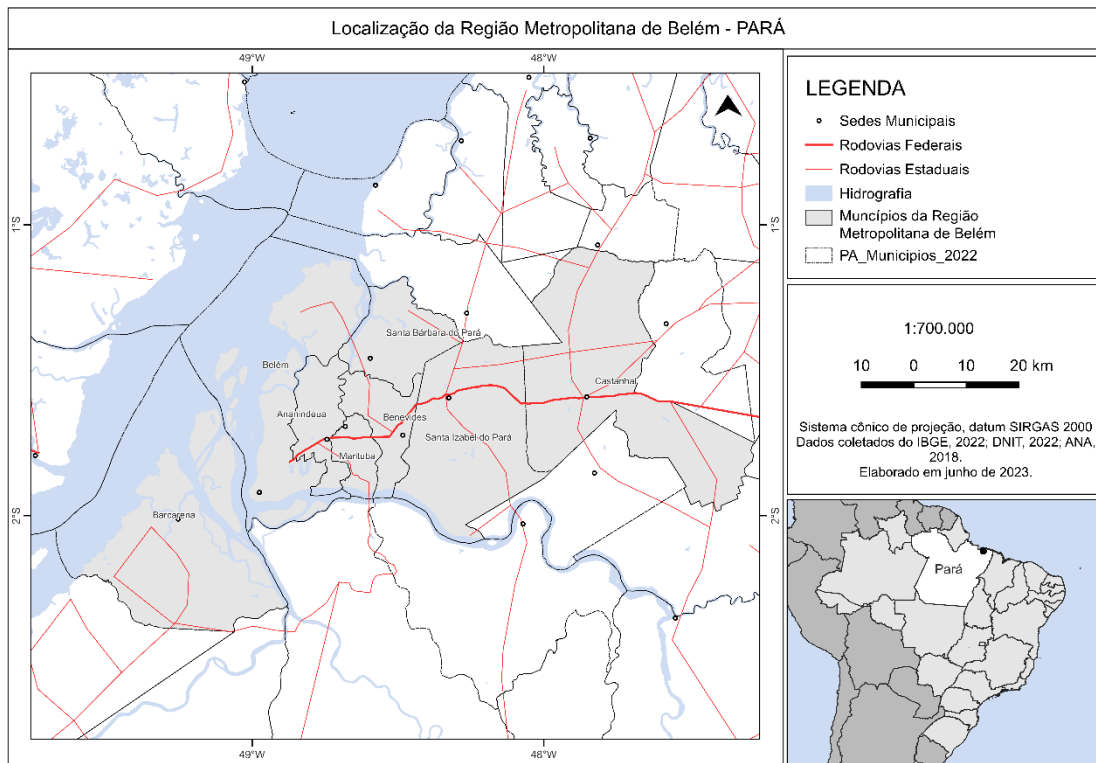
Inicialmente, essa lei regulamentou a RMB como sendo composta pelo município de Belém e Ananindeua. Posteriormente, a Assembleia Legislativa do Pará decretou, por meio da Lei Complementar Estadual 27/1995, a inclusão dos municípios de Benevides, Marituba e Santa Bárbara do Pará à RMB, (PARÁ, 1995).

Os municípios de Santa Izabel do Pará e Castanhal, foram incorporados à RMB em 2010 e 2011 respectivamente, através das Leis Complementares Estaduais n.º 72/2010 e n.º 076/2011 (PARÁ, 2011). Recentemente, a nova Lei Complementar 164/2023 incluiu o município de Barcarena à região. Assim, no início do século XXI, a RMB passa a abranger oito cidades, formando o Território Metropolitano de Belém, representado na Figura 4.

A RMB pode ser caracterizada como um Grande Projeto Urbano, assim como Lefebvre, 2001, entende “a cidade, como uma obra”? Seja como for, o território é conformado por uma lógica de dominação e hierarquização de cidades desenvolvida pelo Estado brasileiro. As consequências sociais, culturais e ecológicas deste processo ainda estão para serem desnudadas. Contudo, um território metropolitano instituído à fórceps deixara para os pobres, negros e pardos os lugares insalubres de moradia, nas periferias destas cidades, o que mais tarde se somará a um intenso processo de exclusão e violência urbana.

Os grandes projetos, materializados por meio das rodovias federais e estaduais, sem dúvida, foram grandes agentes modificadores das dinâmicas socioespaciais desempenhadas no atual TMB. Através dele, rodovias federais e estaduais serviram como base para a infraestrutura urbana das cidades. Essa infraestrutura, portanto, encontra-se (des)organizada dentro de uma lógica global de produção, onde os espaços são modificados para atender as demandas do capital nacional e internacional através da circulação, distribuição e consumo (SANTOS, 1994).

Figura 3 – Localização da RMB e do Território Metropolitano de Belém



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Contudo, essas mudanças estruturais sofridas pelo TMB⁷ estão distribuídas de forma desigual pela rede urbana. Espaços são (re)produzidos através de uma lógica unicamente capitalista dos atores hegemônicos, acentuando as desigualdades e levando parte da população a ocupar os subespaços da cidade. Pode-se observar esse fenômeno nas “baixadas” (áreas alagadiças da cidade comumente em áreas de várzeas próximas aos rios) onde a população que habita nesses espaços é a população negra e de baixa renda. Portanto, os conflitos socioambientais se manifestam em forma de desigualdade ambiental, no sentido de disputas desiguais, como apresenta Little (2001, p. 136):

Disputas entre grupos sociais derivadas dos distintos tipos de relação que eles mantêm com seu meio natural. O conceito socioambiental engloba três dimensões básicas: o mundo biofísico e seus múltiplos ciclos naturais, o mundo humano e suas estruturas sociais, e o relacionamento dinâmico e interdependente entre esses dois mundos.

⁷ O Território Metropolitano de Belém é conformado pelos municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém (IBGE, 2021), a saber: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel e Castanhal, acrescido de Barcarena, agora incorporado formalmente por Lei. Trata-se de um conceito que busca ampliar a noção de recorte político-administrativo de RMB, trazendo à baila elementos naturais, sociais, políticos e culturais comuns aos municípios que o compõem.

A metrópole como um híbrido sicionatural se forma como um território de exclusão e degradação ambiental, mediado por disputas e conflitos socioambientais. Entretanto, nas representações cartográficas, estes elementos dinâmicos não são “capturados” em imagens, mapas e desenhos.

GRANDES PROJETOS URBANOS: AS REPRESENTAÇÕES CARTOGRÁFICAS AINDA NÃO VEEM OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS?

Intrinsecamente ligados ao processo de desenvolvimento capitalista de produção, os GPU são instrumentos de intervenção sobre o espaço urbano. Comuns em países classificados como desenvolvidos, possuem uma atuação mais predatória em países emergentes (ULTRAMARI; REZENDE, 2007), como o caso do Brasil, sobretudo nas regiões consideradas “atrasadas”, como é o caso da região amazônica.

Os Grandes Projetos Urbanos encontrados no TMB obedecem a alguns aspectos que Ultramari (2013) faz alusão, que servem de propulsores na implantação de GPU em cidades. Situações pós-guerra, novas demandas culturais, crescimento da mancha urbana⁸ e novas demandas por transportes são algumas das causas para intervenções urbanas.

Por sua vez, Cruz (2012, p. 225) apontou reflexões sobre a relação entre GPU e capital financeiro, na medida em que “os grandes projetos urbanos atendem ao apelo da produção de cidades atrativas e competitivas, vinculando a lógica do planejamento urbano à da acumulação do capital, com ênfase nas frações do capital imobiliário e financeiro”.

No caso do TMB, o fator que impulsionou o surgimento desses grandes empreendimentos está intrinsecamente ligado ao tipo de modelo de desenvolvimento, lastreado no binômio industrialização-urbanização, produzindo altos índices de crescimento populacional registrados entre meados do século XX e início do século XXI. Esse crescimento proporcionou a expansão da mancha urbana da cidade, que estava restrita à primeira légua patrimonial.

⁸ O crescimento da mancha urbana causa inundações e conflitos socioambientais no TMB, particularmente, na capital. Outras cidades costeiras do Brasil apresentam problemas semelhantes, como é o caso de Vila Velha/ES (SARTÓRIO; COELHO, 2022).

Em razão das políticas de integração e do surgimento de novas redes de conexões, uma série de projetos foram implantados no território, podendo ser classificados em três grandes categorias: empreendimentos de infraestrutura urbana, como as macrodrenagens; projetos de reestruturação viária urbana como a “Nova Augusto Montenegro”, e Grandes Projetos Industriais, a exemplo dos Distritos Industriais de Ananindeua, Icoaraci-Belém e Barcarena. Estes GP estão interligados, pois a infraestrutura, a reestruturação urbana e os distritos industriais expressavam o ideário da modernidade, exigidos pelo “progresso com industrialização”.⁹

Após a execução dos GPUs de infraestrutura, Belém adquiriu dois grandes eixos de expansão da malha urbana: um eixo em direção ao norte da cidade, consolidando o GPU “nova Augusto Montenegro” e o outro eixo rumo ao trajeto da BR-316, que foi responsável por continentalizar a cidade de Belém e interiorizar a RMB (MENDES, 2018). Esses movimentos foram promovidos pelo Estado¹⁰, aliados ao ideário de integração nacional e processo de industrialização-urbanização “aceleradas”, e foram responsáveis por desencadear uma série de impactos e conflitos socioambientais.

Os projetos cartográficos até então desenvolvidos para estudo e análise de áreas pelos Grandes Projetos Urbanos alocados na Região Metropolitana de Belém correspondiam ao viés estritamente positivista, no tocante à análise espacial. As cartas, mapas, croquis e projetos cartográficos se resumiam a evidenciar feições da paisagem como topografia, declividade, tipo de solo, uso e ocupação da terra e redes rodoviárias na área de implantação do projeto.

Ainda hoje, este tipo de cartografia é amplamente utilizado (COSTA *et al.*, 2020). Há, contudo, estudos recentes que apontam usos alternativos da cartografia, em projetos alternativos (MAGALHÃES; SIMÕES; SOARES, 2022; SOMBRA *et al.*, 2022).

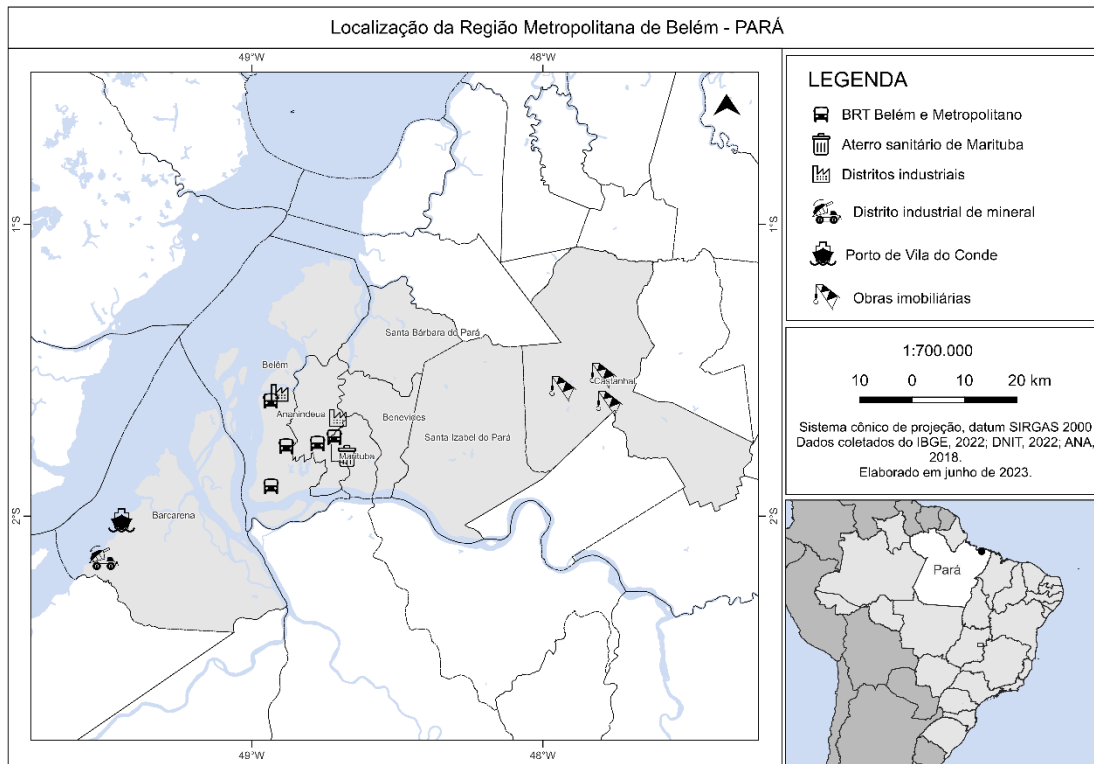
Esse tipo de cartografia está pautado na agenda de identificação das benfeitorias da região, de forma que evidencie a viabilidade econômica e locacional da implantação de empreendimentos, isentando qualquer tipo de estudo que identifique os possíveis impactos que a população no entorno do projeto possa sofrer e os consequentes conflitos socioambientais.

⁹ Para uma análise crítica sobre a relação entre Grandes Projetos e industrialização, ver Castro e Moura (1995)

¹⁰ O papel do Estado como executor e financiador dos Grandes Projetos na Amazônia tem sido problematizado. Contudo, ainda merece análise crítica sobre quem são os “donos dos Grandes Projetos”? Como os instrumentos creditícios e financeiros corroboraram para o aumento da desigualdade social e degradação ambiental na Amazônia? Como as oligarquias regionais se apropriaram desses recursos?

No início do século XXI, há a existência de uma nova agenda de Grandes Projetos Urbanos no TMB, atendendo à ideologia das cidades atrativas e competitivas, a exemplo do Aterro Sanitário de Marituba; dos BRT da Augusto Montenegro e da BR-316; da Macrodrenagem da Bacia da Estrada Nova e da Macrodrenagem do Tucunduba, conforme a Figura 4.

Figura 4 – Grandes Empreendimentos no Território Metropolitano de Belém



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A ideologia de cidades competitivas se expressa nas imagens, conforme Figura 5. Novamente, as representações cartográficas são ferramentas de vendas, catálogos de mercadorias da cidade empresa. Danos ambientais, riscos e conflitos socioambientais continuam à margem dessas representações. Da mesma forma, os movimentos sociais e suas lutas pelo direito à cidade ficam escamoteados nas formas de representação cartográfica dos GPU.

Figura 5 – Grandes Empreendimentos no Território Metropolitano de Belém



Fonte: 1) Pará (2014); 2) O Liberal (2019); 3) Revista O Empreiteiro (2019) 4) Santos Brasil (2022)

Legenda: 1) Macrodrenagem do Tucunduba; 2) BRT Metropolitano; 3) BRT Belém; 4) Porto de Vila do Conde, Barcarena

Observa-se o metabolismo social de Marx (1998), que falava das cidades capitalistas englobando novas porções vivas do território (terra, água, ar, trabalho). Nos tempos atuais, esse metabolismo transforma a metrópole também num grande projeto mercadoria, uma cidade mercadoria: “a cidade é obra — valor-de-uso — espaço do dinheiro, comércio, trocas e produtos — valor-de-troca”. Portanto, “a própria cidade é uma obra” (LEFEBVRE, 2001, p. 12).

Assim, o TMB se constitui num híbrido socionatural, ou híbrido ecológico envolvido num processo autofágico e contraditório de criação de riquezas pela apropriação privada de recursos naturais e exploração do trabalho, ao mesmo tempo que expõe danos, riscos e conflitos socioambientais invisibilizados na cartografia tradicional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A representação cartográfica dos grandes projetos na Amazônia, analisada sob o prisma da ecologia política, coloca em evidência a desigualdade no exercício do poder. Poder de elaborar os mapas, o que registrar neles e quais elementos devem ser “descartados”. Nas cartografias analisadas, o principal elemento excluído é o conflito socioambiental, tornando-se uma “agenda escondida”.

Em paralelo, o processo de implementação dos GPU carrega violência e destruição. Contudo, as obras técnicas e a forma de representá-las evidenciam apenas os traços, os objetos e os rasgos, e a carne dilacerada dos grupos vulneráveis e os ecossistemas degradados são racionalmente “ignorados”. Mesmo considerando que um território como o TMB seja construído socialmente em forma de híbrido sacionatural, as contradições, disputas e assimetrias são negligenciadas pelo desenho dominante.

Assim, a sobreposição de grandes projetos portuários, ferroviários, rodoviários, industriais e de infraestrutura urbana são partes determinantes deste híbrido sacionatural, orientadas pela forma hegemônica de produção econômica que conforma a urbanização e metropolização da Amazônia. Contudo, a atualização da cartografia para identificar os GPU precisa avançar para uma nova gestão do território, em bases democráticas e sustentáveis. Além disso, uma nova agenda de pesquisa que inclua os danos, riscos e conflitos socioambientais na cartografia é exigida.

Tanto a construção do território, quanto sua representação, não são democráticas, sustentáveis e pacíficas. Pelo contrário, são excludentes e desiguais em sua forma de repartição de benefícios e riscos e danos socioambientais e insustentáveis no médio e longo prazo, na medida em que degradam os ecossistemas e as relações socioculturais. São, ainda, beligerantes, quando as disputas colocam grupos sociais historicamente desiguais em conflito. Na representação, o poder de quem escreve a cartografia pode determinar o visível e o “invisível”.

Desta maneira, as representações cartográficas apresentadas expressam mais o ideário do progresso, da técnica e da consolidação do modelo capitalista de produção do que as transformações vivas do território. Neste processo, o Estado tem papel de destaque, e, diferenciando os momentos históricos, as representações cartográficas são centralizadas nos donos do poder político-econômico. Os grupos sociais vulneráveis só mais recentemente passaram a ter a possibilidade de vislumbrar novas cartografias.

Os exemplos históricos em cartografias sociais, ainda não foram experimentados por Grandes Projetos Urbanos, pelo menos no TMB. Entretanto, qualquer possibilidade de justiça ambiental passa pelos direitos territoriais e ambientais, onde os mapas, imagens e representações realizadas de forma colaborativa e participativa possam ampliar as representações e auxiliar na construção de alternativas.

Neste sentido, o objetivo de lançar luzes sobre a representação cartográfica dos Grandes Projetos na Amazônia, problematizando a apreensão dos danos, riscos e

conflitos socioambientais em territórios urbanos foi alcançado, evidenciando a importância de considerar as transformações no território mediante o campo de conflitos socioambientais. Para além do conceito de representação cartográfica, é urgente experimentar novas práticas cartográficas.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, H. (org.). **Cartografias Sociais e Território**. Rio de Janeiro: A 4 Mãos Comunicação e Design. 2018.
- ACSELRAD, H.; MELLO, C. C. A.; BEZERRA, G. N. **O que é justiça ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond. 2009.
- ALMEIDA, A. W. B. **Carajás: a guerra dos mapas**. Repertório de fontes documentais e comentários para apoiar a leitura do mapa temático do Seminário-Consulta “Carajás: desenvolvimento ou destruição?”. Belém, PA: Falangola Editora. 1993.
- BECKER, B. Síntese do processo de ocupação da Amazônia, leis do passado e desafios do presente. In: FLEISCHRESSER, V. (Org.). **Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia**. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente. 2001.
- BRASIL. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF: Presidência da República. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm. Acessado em: 12 ago. 2022.
- CASTRO, C. J. N. *et al.* Cartografia e ensino de geografia: o uso de mapas temáticos e o processo de ensino-aprendizagem na educação básica. **Boletim Amazônico de Geografia**, v. 2, n. 3, p. 41-57, 2015.
- CASTRO. E. M. R. (Org.). **Territórios em transformação na Amazônia: saberes, rupturas e resistências**. Belém, PA: NAEA. 2017.
- CASTRO. E. M. R.; MOURA; M. L. **Industrialização e Grandes Projetos: Desorganização e Reorganização do Espaço**. Belém, PA: Ed. UFPA. 1995.
- COSTA, B. S. C. *et al.* Representação Cartográfica em Grandes Escalas de Feições do Relevo do Processo de Arenização. **Boletim de Ciências Geodésicas**, v. 26, n. 4, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/bcg/a/rGt9jN4nzbPwPx9rTqnttrc/abstract/?lang=pt>. Acessado em: 12 ago. 2022.
- CRUZ, E. **A estrada de ferro de Bragança: visão social, econômica e política**. Belém, PA: SPVEA/Setor de Coordenação e Divulgação. 1955
- CRUZ, S. H. R. **Grandes Projetos Urbanos, Segregação Social e Condições da Moradia em Belém e Manaus**. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2012. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/5362>. Acessado em: 13 ago. 2022.
- Construção do BRT em Belém (PA). [S.l.]: **O Empreiteiro**. 2019. Disponível em: <https://revistaoe.com.br/construcao-2/>. Acessado em: 13 ago. 2022.

EUGÊNIO, A. A cartografia da conquista: a função dos mapas como instrumento de legitimação das conquistas geopolíticas no espaço ibérico durante o alvorecer da Idade Moderna. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, 2021. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/29525>. Acesso em: 12 ago. 2022.

FENZL, N. *et al.* Os Grandes Projetos e o processo de urbanização da Amazônia brasileira: consequências sociais e transformações territoriais. **InterEspaço: Revista De Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 6, 2020. Disponível em: <http://periodicosletronicos.ufma.br/index.php/interespaco/article/view/13648>. Acesso em: 8 jul. 2022.

HARLEY, J. B. Maps, knowledge, and power. In: COSGROVE, D.; DANIELS, S. (Org). **The iconography of landscape**. Essays on the symbolic representation, design and use of past environments. Cambridge: Cambridge University Press, p. 277–312. 1988.

HARLEY, J. B. Deconstructing the map. **Cartographica**, v. 26, n. 2, p. 1–20, 1989.

HARLEY, J. B. Cartography, Ethics and Social Theory. **Cartographica**, v. 27, n. 2, p. 1–23, 1990.

HARLEY, J. B. Un renversement de perspective. **Le Courier de l'UNESCO**, v. 44, p. 10–15, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Noções básicas de cartografia**. Rio de Janeiro: IBGE (Manuais Técnicos em Geociências, n. 8), 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pará: panorama**. Rio de Janeiro: IBGE. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/>. Acesso em: 12 ago. 2022.

LEANDRO, L. M. L.; SILVA, F. C. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da Bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 2, p. 143–174. 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/578>. Acesso em: 13 ago. 2022.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro. 2001.

LEFF, E. **A Aposta pela Vida: imaginação sociológica e imaginários sociais nos territórios ambientais do Sul**. Tradução de João Batista Kreuch. Petrópolis: Vozes, 2016.

Obras do primeiro grande terminal do BRT Metropolitano começam a ganhar corpo. **O Liberal**, Belém/PA, 02 de Out. 2019. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/obras-do-primeiro-grande-terminal-do-brt-metropolitano-comecam-a-ganhar-corpo-1.198106?page=2>. Acesso em: 13 ago. 2022.

LITTLE, P. E. Os conflitos socioambientais: um campo de estudo e de ação política. In: BURSZTYN, M. (Org.). **A difícil sustentabilidade: política energética e conflitos ambientais**. Rio de Janeiro: Garamond, p. 107–122, 2001.

LOUREIRO, V. R. **Estado, bandidos e heróis: utopia e luta na Amazônia**. Belém: CEJUP. 1997.

MAGALHÃES, T. N. C. B. B.; SIMÕES, A. C.; SOARES, D. A. S. Análise de uso e ocupação do solo no assentamento Paulo Fonteles no distrito de Mosqueiro, Belém-PA. **REUMAM**, v. 7, N. 1, 2022.

MARTÍNEZ ALIER, J. **O ecologismo dos pobres**: conflitos ambientais e linguagens de valoração. Tradução de Maurício Waldman. 2ª ed. São Paulo: Contexto. 2018.

MARX, K. **O Capital**: Livro 1: O processo de produção do capital. 35. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1998.

MENDES, L. **A urbanização metropolitana estendida**: aspectos da produção do espaço de Belém e de sua região. Tese (Doutorado em Geografia) — Programa de Pós-graduação em Geografia. Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói. 2018.

MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: PARÁ. Conselho Estadual de Cultura. **Obras reunidas de Eidorfe Moreira**. Belém, PA: CEJUP; Conselho Estadual de Cultura. (Volume 1). 1989.

OLIVEIRA, J. M. G. C. **Produção e apropriação do espaço urbano**: a verticalização em Belém. Tese (Doutorado em Geografia Humana) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1992.

PARÁ. Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. Belém, PA: Governo do Estado. **Lei Complementar nº 27, de 19 de outubro de 1995**. Disponível em: <https://fnembrasil.org/wp-content/uploads/2017/10/RM-BELEM-LEI-COMPLEMENTAR-027.pdf>. Acessado em: 12 ago. 2022.

PARÁ. Altera a Lei Complementar nº 027/95 e dá outras providências. Belém, PA: Governo do Estado. **Lei Complementar nº 72, de 20 de abril de 2010**. Disponível em: http://bancodeleis.alepa.pa.gov.br:8080/lei072_2010_41675.pdf. Acessado em: 12 ago. 2022.

PARÁ. Altera a Lei Complementar nº 027/95 e dá outras providências. Belém, PA: Governo do Estado. **Lei Complementar nº 76, de 28 de dezembro de 2011**. Disponível em: <https://fnembrasil.org/wp-content/uploads/2018/07/LEICOMPLEMENTARN-076-DE28DEDEZEMBRODE2011..pdf>. Acessado em: 12 ago. 2022.

PARÁ. **Projeto de Saneamento do Canal do Tucunduba / Belém PA**. [S.l.: s. n.]. 1 vídeo (3 min 38 s). Publicado pelo canal Studio Render. 2014. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Hb5Yi0Y6DCc&ab_channel=StudioRender. Acessado em: 13 ago. 2022.

PICKLES, J. Geography, GIS, and the surveillant society. **Papers and Proceedings of Applied Geography Conference**, v. 14, n. 8, p. 80–91. 1991.

PICKLES, J. **A History of Spaces**. Cartographic Reason, Mapping and the Geo-Coded World. London: Routledge. 2004.

PICOLI, F. **O capital e a devastação da Amazônia**. São Paulo: Expressão Popular. 2006.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec. 1994

SANTOS BRASIL. Contêineres. São Paulo: Santos Brasil, 2021. Disponível em: <https://www.santosbrasil.com.br/v2021/contenineres>. Acessado em: 13 ago. 2022.

SARTÓRIO, M. V. O.; COELHO, A. L. N. Expansão da mancha urbana, desnaturalização e inundações na bacia de drenagem do canal da Costa e do canal

Bigossi em Vila Velha - ES. **GEOgraphia**, v. 24, n. 53. 2022. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/47748>. Acessado em: 12 ago. 2022.

SEEMANN, J. Mapas, mapeamentos e a cartografia da realidade. **Geografafares**, n. 4, 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/geografafares/article/view/1080>. Acessado em: 13 ago. 2022.

SHEPPARD, E. Produção de conhecimento através do sistema de informações geográficas (SIG) crítico: genealogia e perspectivas. In: ACSELRAD, H. Cartografias Sociais e Território. Rio de Janeiro: UFRJ; IPPUR. 2008.

SOARES, D. A. S. *et al.* Desenvolvimento da cartografia como linguagem geográfica: um processo de aprendizagem territorial. **Cuadernos de educación y desarrollo**, v. 10, n. 7, p. 1-9, 2018.

SOMBRA, D. *et al.* Cartografia Participativa como diálogo entre saberes: ontologia, epistemologia, metodologia e aplicações na construção social do conhecimento. **Ensaio de Geografia**, v. 8, n. 16, p. 45-74, 2022.

SOUSA, I. S.; SANTOS, T. V. **Uma Amazônia metropolitana: urbanização regional e metropolização do espaço em Belém, Manaus e São Luís**. Belém, PA: Amazônica Bookshelf. 2021.

TRINDADE JR., S-C. C. Cidade e floresta: paisagens, interações e horizontes da vida urbana na Amazônia. **Ciência Geográfica**, v. 25, n. 1, p. 313–324, 2021. Disponível em: https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXV_1/agb_xxv_1_web/agb_xxv_1-23.pdf. Acessado em: 12 ago. 2022.

TRINDADE JR., S-C. C.; SOUSA, I. S. **O urbano e o metropolitano em Belém: (Re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Consequência. 2018.

ULTRAMARI, C. Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos. **Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 1, n. 1, p. 1–20, 2013. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635116>. Acessado em: 13 ago. 2022.

ULTRAMARI, C.; REZENDE, A. D. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. **Ambiente Construído**, v. 7, n. 2, p. 7–14, 2007. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/view/3733>. Acessado em: 12 ago. 2022.

VALVERDE, O.; DIAS, C. V. **A rodovia Belém-Brasília**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE. 1967.

VILLAR NAVASCUÉS, R. A. La ecología política urbana: veinte años de crítica, autocrítica y ampliación de fronteras en el estudio del metabolismo urbano. **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, v. 63, n. 1, p. 173–204, 2017. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10045/62948>. Acessado em: 12 ago. 2022.