

A GEOGRAFIA-HISTÓRICA DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Luiz Augusto Soares Mendes¹

Artigo recebido em: 13/12/2018.

Artigo aceito em: 26/03/2019.

RESUMO:

O presente artigo faz um resgate histórico da produção do espaço das cidades que compõem a Região Metropolitana de Belém. Optou-se por iniciar construindo a unidade metropolitana, a partir da gênese institucional desse arranjo. Desse modo, o marco temporal parte do ano de 1973, quando são institucionalizadas as regiões metropolitanas no Brasil. Objetiva-se resgatar o histórico do espaço metropolitano, revelando os aspectos econômicos, populacionais, sociais, bem como a pobreza e situar ao longo do tempo a incorporação de cidades ao processo de metropolização. Dimensão essa que revela vários marcos espaço-temporais comuns à história das cidades hoje sob o efeito da metropolização.

PALAVRAS-CHAVE: Região Metropolitana de Belém – Processos históricos – Metropolização

RÉSUMÉ:

L'article présent fait un sauvetage historique de la production de l'espace des villes qui composent la Région Métropolitaine de Belém. Elle a opté de commencer à construire l'unité métropolitaine, commençant de la genèse institutionnelle de cet arrangement. De cette façon, la marque provisoire c'est de l'année de 1973, quand on institutionnalise les régions métropolitaines brésiliennes. Il vise à sauver le rapport de l'espace métropolitain, révélant les aspects économiques, la population, sociale, aussi bien que la pauvreté et situer temporairement l'incorporation de villes au processus de métropolisation. La dimension qui révèle plusieurs marques spatiales aujourd'hui communes à l'histoire des villes sous l'effet de la métropolisation.

CLE-MOTS: Région Métropolitain de Belém - Processus historiques – Métropolisation

¹ Doutor em geografia pela Universidade Federal Fluminense. Currículo Lattes: CV: <http://lattes.cnpq.br/4824089487451161>. Este texto apresenta parte do 2ª capítulo da tese de doutorado intitulada: Urbanização metropolitana estendida: aspectos da produção do espaço de Belém e de sua região. Defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF.

* * *

1. Introdução

O resgate da produção geográfica e histórica da expansão urbana da Região Metropolitana de Belém (RMB) parte da análise dos processos desencadeados no núcleo urbano principal. Realiza-se a descrição de várias dimensões da complexidade urbana até o processo atual de reestruturação metropolitana. Busca-se de maneira falar pouco da produção do urbano de Belém em si, considerando que este foi ao longo dos anos objeto de uma gama de pesquisas de diferentes autores, seja no âmbito da geografia, seja no das outras ciências sociais e humanas na Amazônia.

Neste texto a ênfase assenta-se nos processos que caracterizam a produção metropolitana do espaço, que decorreu da ocupação das áreas alagadiças (as baixadas), sendo assim mapeadas as formas de ocupação do núcleo de Belém por dinâmicas imobiliárias, como o processo de verticalização. Busca-se expor os processos de metropolização do espaço, mostrando a sua produção dispersa, conhecida como a “cidade dispersa”², mais ainda a urbanização confinada. Revelando que a partir da Lei Complementar nº 14/1973, Belém e Ananindeua começam formalmente a serem consideradas as cidades da RMB. (LAMARÃO, 1989; TRINDADE JR., 1998).

Os processos de urbanização em nível de Brasil e a forma como os projetos de desenvolvimento econômico foram implantados na Amazônia, incentivaram uma forte migração às cidades do Pará. Crescimento observado no nordeste paraense, sobretudo nas cidades próximas à Belém, que no decorrer dos anos, algumas, foram anexadas à RMB. Na **tabela 01**, verifica-se o crescimento populacional na RMB:

Tabela 01 - Crescimento populacional da Região Metropolitana de Belém

| REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM- POPULAÇÃO (1970/2017) | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|
| MUNICÍPIO | 1970 | 1980 | 1991 | 2000 | 2010 | 2017 |

² A definição de cidade dispersa fora concebida por Trindade Jr. (1998) ao explica a produção do espaço metropolitano da Região Metropolitana de Belém. Chama de cidade dispersa a produção das cidades de Ananindeua, Marituba e Benevides, caracterizada por novos espaços de assentamentos urbanos desconcentrados, que podem ser situados nas tipologias de planejados, espontâneos e dirigidos.

| | | | | | | |
|--------------------------|----------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| Belém | 642.514 | 949.545 | 1.244.689 | 1.280.614 | 1.393.399 | 1.452.275 |
| Ananindeua | 23.137 | 66.988 | 88.151 | 393.569 | 471.980 | 516.057 |
| Marituba | ----- | ----- | ----- ¹ | 74.429 | 108.246 | 127.858 |
| Benevides | 14.565 | 22.669 | 68.465 | 35.546 | 51.651 | 60.990 |
| Santa Bárbara do Pará | ----- | ----- | 11.449 ² | 11.378 | 17.141 | 20.492 |
| Santa Izabel do Pará | 16.505 | 24.309 | 33.329 | 43.227 | 59.466 | 68.836 |
| Castanhal | 38.397 | 66.865 | 102.071 | 134.496 | 173.149 | 195.253 |
| TOTAL | 665.651 | 1.016.533 | 1.412.745 | 1.795.536 | 2.101.883 | 2.441.761 |

Fonte: IBGE (Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e estimativa populacional de 2017).

■ Legenda:

Dados não entram na contagem devido aos municípios não fazerem parte da Região Metropolitana de Belém;

1 – Não há dados desse Município, visto que ele passa a existir em 1995, desmembrado do Município de Benevides;

2 - Elevado à categoria de município, pela lei estadual nº 5.693/13.12.1991, desmembrado de Benevides.

Pode-se observar que hoje a RMB é composta por sete cidades, estão articuladas em diferentes dinâmicas de incorporação à urbanização de caráter metropolitano. Um processo de produção do espaço que é acompanhado não mais pela concentração populacional, mas sim pela dispersão, compondo uma região urbana concentrada e dispersa. Assim, o artigo possui dois objetivos, um de realizar um resgate histórico da produção do espaço metropolitano, revelando os aspectos econômicos, populacionais, sociais e a pobreza urbana. E o segundo, de demonstrar a incorporação dos demais núcleos urbanos à RMB, com o propósito de se chegar aos dias atuais, situando essa expansão para além das normativas oficiais do Estado.

Os procedimentos metodológicos estão assentados na identificação das atividades econômicas iniciais das cidades aqui estudadas. Assim como, na realização de análise documental, leituras de trabalhos acadêmicos (teses e dissertações) que se debruçaram na produção do espaço urbano de Belém. Pesquisa em periódicos das décadas de 1970 e 1980, em livros históricos que tratam da realidade urbana em estudo, assim como pesquisa em arquivos e bibliotecas públicas de todas as sete cidades da RMB.

Portanto, organizou-se a exposição desse texto a partir de uma lógica temporal de inserção dos municípios à RMB, possível por meio da análise de Leis e Decretos desde a década de 1970, quando da criação da metrópole. Situa-se uma boa parte do texto à produção das cidades de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará, e às recentes inclusões de Santa Izabel do Pará e de Castanhal.

2. A gênese metropolitana: Belém e Ananindeua

A RMB começa a se constituir na década de 1960 e é oficializada por meio da Lei Federal nº 14/08.06.1973, composta por Belém e de Ananindeua³, tendo um contingente populacional de 665.651 habitantes (IBGE, 1980). A ocupação de Ananindeua decorre das diversas formas de habitações e assentamentos produzidos fora do centro de Belém, conhecida como “segunda légua patrimonial”, a partir da década de 1970, colocadas como expressões iniciais da metropolização.

As formas como se deram as ocupações dentro da primeira légua patrimonial⁴, possibilitam compreender a produção metropolitana (TRINDADE JR., 1998). Elas seguiram dois formatos: a confinada e a dispersa; a primeira caracteriza-se pelo “confinamento da pobreza”, marcada pela ocupação de palafitas nas baixadas e pela verticalização nos bairros centrais - Nazaré, Comércio e Reduto, como habitação para a alta renda a partir de 1940 e expande-se na década de 1970. (OLIVEIRA, 1992). A **figura 01** ilustra esse crescimento vertical:

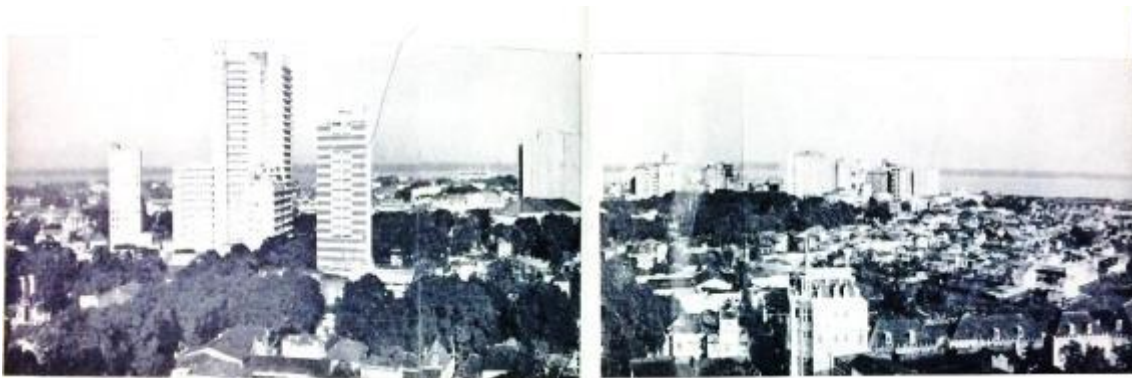


Figura 01: O início da verticalização em Belém em 1965, bairros do Nazaré, Comércio e Reduto.
Fonte: Cruz (1973)

³ A Lei nº 14/1973 institucionalizou as sete primeiras regiões metropolitanas brasileiras: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba e Belém.

⁴ Segundo Trindade Jr. (1998, p. 101) é uma área de 4.110 há, o patrimônio fundiário inicial de Belém, doado pela Coroa Portuguesa em 1627. Consiste num traçado de uma légua, contada a partir do marco de fundação da cidade, o Forte do Castelo. Em forma de arco de quadrante das margens da baía do Guajará, no sul com o Rio Guamá em direção norte demarcado no início do século XVII.

Nesse processo de urbanização confinada, há nas baixadas a execução de políticas urbanas de saneamento que foram possíveis com a remoção das populações pobres, em ações da Prefeitura Municipal de Belém e do Governo do Estado do Pará, e consistiam em remoções e limpeza social⁵, políticas que visavam à melhoria das áreas alagadas em que a população vivia deprimente (ABELEM, 1982).

As famílias eram removidas para que o alagado fosse aterrado, os rios canalizados, e houvesse a abertura de ruas, com pavimentação, saneamento básico, esgoto e iluminação pública; ações que, por consequência, tornaram esses espaços atrativos ao capital imobiliário (ABELEM, 1982). A população removida das baixadas era alocada depois do limite da primeira légua patrimonial, ultrapassando o cinturão institucional⁶.

A segunda característica do processo de urbanização é a produção da cidade dispersa, que consiste na ocupação da segunda légua patrimonial, que iniciou com construção de assentamentos planejados e espontâneos. Os planejados eram no formato de conjuntos habitacionais, produzidos pela Companhia Nacional de Habitação do Pará (COHAB-PA) e pelo Instituto de Previdência e Assistência aos Servidores do Estado do Pará (IPASEP), financiados pelo Banco Nacional da Habitação (BNH) e pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH). (TRINDADE JR., 1998).

Os assentamentos espontâneos, ocorriam em áreas ocupadas com fins de habitação, denominadas de “invasões” que espalhavam-se pela RMB. A metropolização ocorre com a expansão desses espaços que de maneira precária,

⁵ Abelém (1982, p. 71) afirma que [...] os alagados de Belém são ocupados principalmente por migrantes que, em busca de melhores condições de vida, procuraram a “cidade grande”. Um importante projeto de revitalização foi da Macrodrenagem da Bacia Una, que segundo Santos (1998, p. 15) consistia na revitalização de canais e de áreas alagadas de Belém, feitas pelo Governo do Estado, a partir do ano de 1995, com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Abrangia 60% do território de Belém, afetava 543.543 habitantes, em 100 mil domicílios. O programa atingia uma porção de terras que se prolonga desde a Baía do Guajará até a área de expansão próxima à Rodovia BR-316 e à Avenida Augusto Montenegro.

⁶ Chamam-se de Cinturão Institucional as áreas de grande extensão dentro do perímetro urbano de Belém, de propriedade dos Ministérios da Marinha, Aeronáutica e Exército: Aeroclube, Aeroporto de Val-de-Cães; Universidade Federal do Pará, Embrapa/CPATU, Santa Casa de Misericórdia do Pará, Eletronorte e outras..., e que se localizam nas imediações dos limites da 1ª Légua Patrimonial.

“colocavam a população pobre” para fora da cidade, em “cidades satélites”. Ocupam grandes eixos viários e a parte insular de Belém, as Ilhas de Outeiro (Caratateua) e Mosqueiro (TRINDADE JR., 1998).

Ao longo da Avenida Augusto Montenegro, da Rodovia BR-010 e da Estrada do Coqueiro foram projetados conjuntos habitacionais e ocupações espontâneas, sendo construídas 22.019 habitações pela COHAB (4.411 em Belém e 17.608 em Ananindeua, distribuídas em 119 conjuntos edificadas entre os anos de 1960-1990) e 4.954 pelo IPASEP, entre 1955-1989. Esses dois órgãos foram responsáveis pela ocupação nos referidos vetores, principalmente no eixo da Avenida Augusto Montenegro, onde o conjunto pioneiro é o “Nova Marambaia”, edificado a partir de 1968. (TRINDADE JR., 1992, p. 165).

Os conjuntos habitacionais colocam-se como dispositivos cruciais para entender a conformação da RMB, pois é com o financiamento e os benefícios dados pelo Estado para as empresas da construção civil, estruturadas como cooperativas⁷, que surge um setor imobiliário forte. Responsável por introduzir os condomínios fechados na produção da RMB. (TRINDADE JR., 1998, p. 176).

Aponta-se que além da formação de um circuito imobiliário desenhado via financiamento do Estado, há uma produção do espaço metropolitano a partir de uma forma espacial coercitiva, processo que exclui o pobre do centro, da cidade confinada⁸. Se antes o pobre estava nas baixadas alagadiças, como “anfíbio”, a partir de 1970 ele passou estar relegado à segunda légua patrimonial, fora do Centro e dos dinamismos de inserção completa do urbano. (TRINDADE JR., 1992).

⁷ Trindade Jr. (1998, p 226 - 228) afirma que as cooperativas eram compostas agentes imobiliários que se enquadravam na categoria de sociedade civis mutualistas e ou coletivas sem “fins lucrativos”, para atuar na produção de habitações em conjuntos habitacionais com destinação a classe baixa e média com recurso da Caixa Econômica Federal, a partir do Programa de Cooperativas Habitacionais (COOPHAB).

⁸ A ideia de cidade confinada apareceu pela primeira vez no trabalho de Trindade Jr. (1998), quando tratou da realidade urbana dentro em uma área de 4.110 hectares que constituiu o patrimônio fundiário inicial da municipalidade, o chamado “rossio”. Um traçado de uma légua, contado a partir do marco de fundação de Belém. Local em que foram ocupadas as áreas alagadiças pela população pobre, e as áreas mais altas com prédios, pela população de alta renda, e no decorrer dos anos intensificou-se a urbanização, como marco de difusão de uma vida metropolitana.

É a partir das políticas habitacionais desenvolvidas por tais órgãos estatais que há uma modificação na estrutura de vida da população de Belém e Ananindeua. A população que habitava Ananindeua foi inserida na dinâmica metropolitana pela dispersão do urbano, sendo os pobres banidos da cidade, ocasião em que há a construção do complexo de conjuntos habitacionais da Cidade Nova (RODRIGUES, 1988).

Antes de se aprofundar na discussão da metropolização, é preciso salientar que as origens do Município de Ananindeua, estão intimamente ligadas à dinâmica ribeirinha, às atividades extrativistas e à pecuária ao longo do Rio Maguari. Assim como, a constituição de um povoado no entorno da estação Estrada de Ferro de Bragança (EFB), no ano 1908 denominado de “Coqueiro”.

No ano 1938, por meio de ato do governo do Estado do Pará, Ananindeua é elevada à categoria de Distrito de Belém, e com seu o crescimento populacional elevado, a cidade em 1943, fora transformada em de Município. Emancipação ancorada no Decreto de Lei Estadual nº 4.505/30.12.1943, promulgado pelo então governador/interventor Magalhães Barata. (CRUZ, 1955). Na **figura 02** se visualiza dois períodos históricos diferentes, no limite entre Belém e Ananindeua. Um no ano de 1973, com nenhuma construção, e o outro no de 2017, com as modificações metropolitanas na sua efervescência.



Figura 02: Limite Municipal entre Belém e Ananindeua em 1973 (esquerda) e em 2017 (direita).

Fonte: Pesquisa Documental e Pesquisa de campo. Novembro/2017.

A estruturação histórica de Ananindeua têm três núcleos centrais. O bairro Centro, a partir da instalação do prédio da prefeitura às margens da BR-010, no quilômetro 08, que provoca o surgimento de uma centralidade nos arredores da administração municipal. A do Complexo Cidade Nova, que surge como lugar de centralidade do ponto de vista da moradia. E a da área de conurbação com Belém, expressa na **figura 02**.

Em relação à Cidade Nova, que é constituída por 14 conjuntos habitacionais, ela fora construída em várias etapas. A primeira parte são os conjuntos Cidades Novas I ao IX, Guajará I e, depois pelo complexo do P.A.A.R., este composto pelos conjuntos Pará, Amazonas, Acre e Rondônia⁹. Somados todos os conjuntos, houve um total de construção de 19.902 habitações, atendendo a uma população de 100.677 pessoas. (RODRIGUES, 1988). Nas décadas de 1980 e 1990, o crescimento populacional de Ananindeua foi de 300%, tendo como destaque a construção dos conjuntos habitacionais e também por ocupações espontâneas devido à ingerência da política habitacional e a imensa pobreza na RMB. Na **figura 03**, observa-se a dimensão do espaço construído no conjunto Cidade Nova e a sua inauguração.



Figura 03: Vista aérea da Cidade Nova 1980 (esquerda) e Inauguração do Conjunto Cidade Nova IX em 1986 (direita).

Fonte: <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2014/01/anandindeua-em-10-momentos-da-sua.html>. Acesso em: 15/08/2017; e Rodrigues (1988).

⁹ P.A.A.R. é um termo formado a partir das iniciais dos quatro conjuntos habitacionais previstos para implantação junto aos conjuntos Cidades Novas e Guajará, não construídos. Seriam os conjuntos Pará, Amazonas, Acre e Rondônia.

As imagens revelam a “forma coercitiva” de habitação (TRINDADE JR., 1998), ou ainda as “continuidades dos desenhos urbanísticos segregatórios e excludentes” (RODRIGUES, 1988). Aspectos copiados da produção do espaço de Belém, implantando diferenças de ocupação cidadina interclasses sociais a partir dos projetos estatais de produzir conjuntos habitacionais distante dos centros urbanos.

É a caracterização da periferização da classe média direcionada para Ananindeua a partir da proliferação de habitações espontâneas e planejadas. “O espaço desse Município torna-se uma reserva já escassa para a demanda de projetos habitacionais e para a conquista popular pela via das invasões”. (RODRIGUES, 1998, p. 141). A especulação fundiária, as reformas urbanísticas no Centro de Belém e o monopólio fundiário do Estado atuando na conformação do Cinturão Institucional, forçaram, via produção habitacional e o processo de ocupações de terras, o deslocamento da população para as glebas disponíveis nos demais municípios da RMB, nas décadas de 1990 e 2000.

A produção de espaços de assentamentos de baixa renda (ocupações espontâneas) alocados nos vetores que direcionavam e direcionam a expansão do crescimento metropolitano, eram acompanhados de maneira acentuada, pela precarização do baixo terciário, do consumo e do trabalho informal (ALVES, 1997). Eram mais de 223 ocupações espontâneas por toda a RMB, conforme a **tabela 02**:

Tabela 02 – Ocupações de terras na Região Metropolitana de Belém

| ÁREA | Nº DE OCUPAÇÕES | % |
|--------------------------------|--------------------|---------------|
| Primeira Légua | 16 | 7,17 |
| Área de expansão imediata | 13 | 5,83 |
| Eixo da Av. Augusto Montenegro | 53 | 23,77 |
| Eixo da Rod. BR-010/BR-316 | 141 | 63,23 |
| TOTAL | 223 | 100,00 |

Fonte: Alves (1997, p. 33) e Trindade Jr. (1998, p. 184).

As práticas de “invasões de terras” são ações marcantes da ocupação da terra urbana e revelando uma complexidade dos agentes produtores do urbano (TRINDADE JR., 1998). São manifestações da pobreza de uma população que na década de 1980 atingia mais de 1.000.000 habitantes, onde desse total aproximadamente 22% dos chefes de famílias estavam desempregados, e 49%

recebiam até dois salários mínimos. Habitando espaços com ausência de saneamento básico, de escolas, de postos de saúde, etc. (ALVES, 1997, p. 43).

Somente no ano de 1995, 70.532 famílias estavam envolvidas no processo de ocupações de terras, ocasionado pela ausência de uma política habitacional capaz de resolver a pobreza na RMB. No caso da ocupação do PAAR, era uma área de 1.823.085.14m², destinada à construção de 4.289 unidades habitacionais pela COHAB-PA, e seria composto pelos conjuntos Pará, Acre, Amazonas e Rondônia - P.A.A.R. (ALVES, 1997).

Por meio do processo de produção de ocupações espontâneas pelos grupos sociais excluídos e marginalizados na RMB, passou a existir um movimento intenso de articulações entre esses grupos. O Estado e os pequenos proprietários fundiários que, pela insuficiência do sistema financeiro habitacional e poucos recursos de financiamento que pudessem contemplar satisfatoriamente essa política, encontraram como saída o incentivo à ocupação de glebas ou de conjuntos habitacionais não concluídos, produzindo o que é nomeado de “Indústria das invasões”¹⁰ (TRINDADE JR., 1998).

Não apenas a “invasão do Paar” contribuiu com a produção do espaço urbano de Ananindeua, mas também várias outras que estão dispostas nesse município, tanto as situadas na margem esquerda da BR-010, quanto às da margem direita. Era a “conformação metropolitana decorrente da incorporação de cidades e vilas próximas a Belém”, constituindo uma “malha urbana conurbada que, ainda que fragmentada, possui uma produção marcada por ambiguidades”. Um processo que apresentava a consolidação de um modo de vida extremamente moderno, sofisticado e artificializado” e ainda, o crescimento do baixo terciário, do déficit habitacional, da

¹⁰ Para Trindade Jr. (1998), havia uma trama estabelecida entre os diversos agentes envolvidos na produção dos assentamentos espontâneos. Essa combinação de pactos diversos em que estavam envolvidos o Estado, a população e os proprietários fundiários se intitula de “Indústria das Invasões”. Todos se beneficiavam: a população por receber apoio e incentivo à invasão com promessa da casa própria; os proprietários por se beneficiarem com a venda dos terrenos ao Estado e a chegada de infraestrutura aos locais das ocupações, além do governo local, que aparecia como o “solucionador” dos problemas e, muitas vezes, por ser o incentivador da área ocupada, recebia a homenagem da população, sendo a área batizada com o nome do referido governante ou do incentivador da ocupação.

favelização acentuada, da insuficiência de serviços, isto é, a periferia, os espaços da expansão metropolitana (TRINDADE JR., 1998, p. 94).

Além da produção de assentamentos precários como os conjuntos habitacionais e as ocupações espontâneas, há a implantação de condomínios fechados. Observa-se, pois, a instalação de unidades pontuais na área de expansão, como o Lago Azul, implantado em 1969 na BR-010, o *Greenville I* e o *Green Garden* (em 1989 e 1990), implantados na Avenida Augusto Montenegro (Belém) e na Avenida do Coqueiro (Ananindeua), respectivamente.

Outro aspecto a se considerar é o crescimento urbano da RMB. Esse aspecto pode ser observado na **figura 04**, evidencia-se a mancha populacional urbana concentrada:

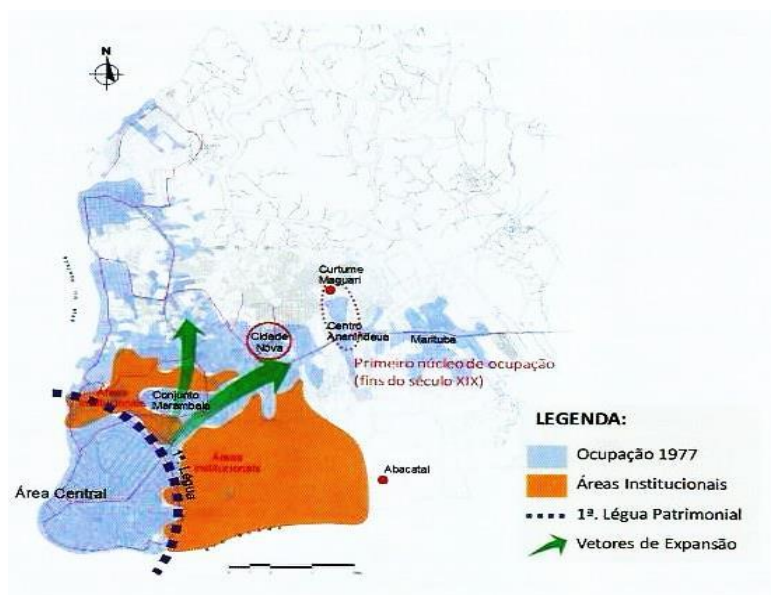


Figura 04: Crescimento urbano da Região Metropolitana de Belém-1990.

Fonte: Secretaria Municipal de Habitação de Ananindeua (2012).

A figura permite notar a espacialização de vários processos que compõem a produção do espaço urbano na RMB. Inicialmente, a transposição da primeira légua patrimonial; em seguida, a direção do crescimento no eixo da Avenida Augusto Montenegro para o norte de Belém; e, por último, a expansão urbana para a BR-010 em Ananindeua e, depois, para Marituba.

3. Da Estrada de Ferro de Bragança à BR-010: a importância da política rodoviária na produção metropolitana

Os eixos viários, o arruamento e a abertura de vias foram cruciais para o processo de metropolização que se apresenta. Uma via histórica que marca o surgimento da maioria dos núcleos urbanos da RMB é a Estrada de Ferro de Bragança (EFB). Inaugurada em 1884, ela se estendia por 229 quilômetros, de Belém até o município de Bragança, situado na mesorregião do nordeste paraense.

Devido os problemas administrativos e financeiros foi concluída apenas em 1908 e inaugurada por Augusto Montenegro, então governador do Estado, sendo este o ano do seu efetivo funcionamento (CRUZ, 1955). Na **figura 05** é possível visualizar a extensão da EFB até o Distrito de Castanhal. Destacam-se os povoados e pontos de parada como de Ananindeua, Marituba, Benfica, Benevides e Santa Isabel. Uma comprovação de que as cidades que atualmente compõem o espaço metropolitano têm um vínculo histórico com a EFB:



Figura 05: Estrada de Ferro de Belém-Bragança.
Fonte: Cruz (1955).

A EFB tinha uma influência sobre um vasto território, com uma área de influência de um território de pouco mais de 30 mil quilômetros quadrados (LEANDRO; SILVA, 2012). A dimensão da influência da EFB articula uma conjuntura histórica e mostra seu alcance, em 17 municípios no nordeste do Pará,

efetivando a circulação de imigrantes na maioria dos núcleos e vilas que se estruturaram como cidades.

Acarretou uma considerável circulação de produtos agrícolas à Belém, o que serviu de argumento do governo da época junto à sociedade paraense para justificar a construção da EFB. Houve um crescimento da migração e da população das localidades sob a influência da ferrovia, assim sua importância às localidades e à circulação de mercadorias, produtos e pessoas é significativa no período áureo da borracha, 1880 a 1920. (LEANDRO; SILVA, 2012).

Devido à diminuição dos investimentos na produção agrícola da Região do Salgado e da Bragantina e, também em consequência de outra forma de política de transportes que se implanta no Brasil, em 1965 a EFB foi desativada. Em seu lugar constrói-se a Rodovia BR-010 e os seus ramais viram rodovias estaduais, que mostram como o veículo automotor será importantíssimo na produção do espaço no decorrer dos anos.

Na **figura 06** compara-se a dimensão da EFB, com parte da BR-010 e parte da BR-316. E se percebe não a sobreposição dos eixos viários ao ferroviário, mas sim a modificação das dinâmicas socioespaciais por transformarem as ligações do intra-regional para o nacional.

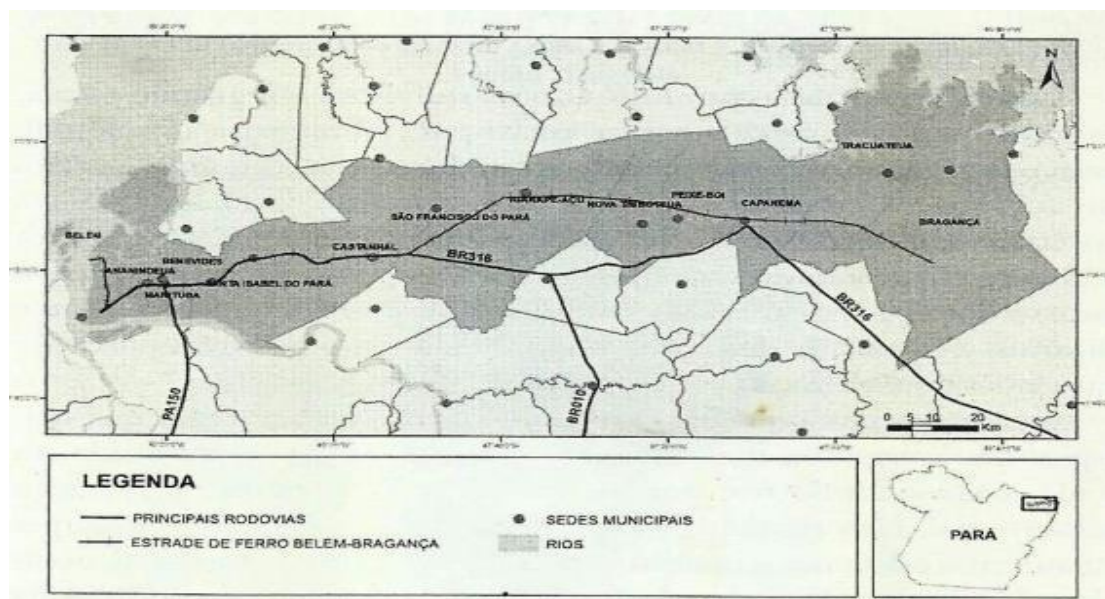


Figura 06: Comparação da Estrada de Ferro Belém-Bragança, com parte das Rodovias Federais BR-010 e BR-316.

Fonte: Cardoso *et al* (2015).

Um elemento de relevante à compreensão da produção do espaço metropolitano será a abertura da BR-010, em 1960. Conectando Belém a Brasília, essa rodovia se tornou o “eixo de entrada do capital na Amazônia”, além de mostrar-se como “válvula de escape para o crescimento populacional, estrangulado com os limites da fronteira institucional” de Belém (OLIVEIRA, 1992, p. 76). Essa rodovia possibilitou a reprodução de atividades econômicas, que se caracterizam por um baixo terciário, nos núcleos urbanos que estavam assentados desde a implantação da EFB (HÉBETTE; MARIN, 1976).

Eram atividades de uma periurbanização, e de um baixo terciário precarizado que incrementaram grande parte das populações que passaram a habitar os núcleos urbanos ao longo dos eixos da BR-010. Realidade que possibilita um aumento populacional estimulado pelos movimentos migratórios para a Amazônia, quando ocorrera a formação de novos núcleos urbanos ou o aumento da concentração populacional nos centros já existentes (HÉBETTE; MARIN, 1976).

A rodovia Belém–Brasília é considerada o eixo de entrada do capital na Amazônia”¹¹, e possibilita processos estruturantes do capital para a região amazônica. E, se considerar o seu período de abertura, década de 1960, influencia também na conformação da RMB. Deve-se considerar, ainda, a abertura da BR-316 (Rodovia Pedro Teixeira)¹², que liga Belém à Região Nordeste. Essa rodovia passa pelos estados do Maranhão, Piauí e Pernambuco e foi aberta entre os anos de 1960 e 1970, servindo de eixo de mobilidade humana que intensifica o processo de colonização da Amazônia, com mão de obra nordestina aos grandes projetos, o que resulta em um

¹¹ O nome do percurso (Belém-Brasília) foi dado por Juscelino Kubitschek, para prestigiar o distante e até então inacessível estado do Pará. Em termos técnicos, a estrada foi conhecida como BR-14, prefixo adotado até o ano de 1964. A Belém-Brasília hoje corta os estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará.

¹² A BR-010 começa no bairro de São Brás, centro de Belém e termina em Brasília-Distrito Federal, possuindo 2.772 km. Já a BR-316 (Belém-Maceió) começa no Entroncamento (ponto de convergência de várias Avenidas em Belém) e termina em Maceió, Alagoas, totalizando 2.030 km de extensão. Conforme (FURTADO, 2015), “a BR-010 e a BR-316 se unem num único elo rodoviário no município de Santa Maria do Pará, percorrendo mais de 100 km até chegar à capital paraense. Informações de: <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2015/08/contexto-historico-da-abertura-das.html>. Acesso em: 07/08/2017

aumento considerável do contingente populacional no Estado¹³ e nas cidades que irão compor a RMB, como os dados da **tabela 01**.

Além do baixo terciário precário há a implantação de algumas empresas a partir da década de 1970 ao longo da BR-010. Entre elas, destaque para Refrigerantes Garoto, Tanpom Corona, Tuplama, Poliplast, Soteaço, Artecom, Melamazon, Maginco e a Inca, implantadas às margens da rodovia, no trecho localizado em Ananindeua (HEBETTE; MARIN, 1976). Há uma grande influência da BR-010 em todos os municípios por ela “cortados”, inclusive nos situados dentro da jurisdição a RMB. Havia uma importância significativa da BR-010 ao modelo que se implantava na Amazônia, segundo Valverde (1972, p; 186) essa rodovia, marcada a entrada o fim e início de outro servilismo econômico na Região.

Assim, o autor contribui ao mostrar que a Rodovia Belém-Brasília torna-se o símbolo máximo da integração da Amazônia à comunidade nacional. Para essa pesquisa, tal constatação tem relevância por ter rebatimento no momento da constituição da forma metropolitana.

4. A urbanização na periferia metropolitana: a incorporação dos municípios de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará

Como mencionando, o crescimento populacional de Belém e Ananindeua conformam RMB fora acompanhado pela institucionalização governamental em nível federal, mas a partir da Constituição Federal de 1988, delega-se às Unidades Federativas a organização das cidades em regiões metropolitanas. Assim, por meio da Lei Complementar Estadual nº 27/1995, são incluídos mais três núcleos urbanos à área metropolitana: Santa Barbara do Pará, Benevides e Marituba.

Esse crescimento segue a lógica da expansão da forma coercitiva de habitações para a população pobre. Construções que decorrem da expansão urbana de Belém, sobretudo com o aumento dos assentamentos “espontâneos” em mais de 60%. Essas cidades conformam-se sob a ilógica das políticas habitacionais, pois famílias não

¹³ A partir dos anos de 1950, há a execução de vários projetos que visavam desenvolver a região Amazônica economicamente, eram projetos como o Programa de Integração Nacional, o Programa Grande Carajás, o Poloamazônia e tantos outros trouxeram e atraíram um elevado contingente populacional para a Região.

contempladas pela produção de habitações buscaram resolver o “déficit habitacional”, ocupando os conjuntos habitacionais não concluídos e glebas livres. (TRINDADE JR., 1998)

Esse processo se coloca como estratégia do capital imobiliário para que novas terras sejam incorporadas ao mercado informal, sem que haja uma ação programada para o enfrentamento dos problemas sociais nos espaços urbanos, sobretudo o da RMB (ALVES, 1997). Há a defesa de que o processo de consolidação da metropolização decorra desses investimentos e da forma como são tratados os espaços fora da oficialidade metropolitana (CARDOSO *et al*, 2012). Vale ressaltar que os modos e as regras são estabelecidos para que os municípios recebam investimentos são diferentes, e em decorrência disso, o poder local municipal demonstra interesse para que o município faça parte de um arranjo metropolitana.

Para tanto, Marituba se origina de uma Vila Operária e da ocupação da Zona Bragantina¹⁴, situada a 16 quilômetros de Belém é o quarto município mais populoso da RMB. A EFB foi o objeto espacial que funda a cidade, com a necessidade de manutenção e da existência de uma oficina para consertar os trens, assim no ano de 1907, criada a Vila Operária de Marituba, onde é construída uma caixa d’água que servia para desaquecer os fornos dos trens. Na **figura 07**, observa-se trecho da EFB, a caixa d’água em Marituba em dois momentos.



¹⁴ A Zona Bragantina consiste em uma antiga área de colonização agrícola, pensada para abastecer Belém e as áreas dos seringais. O sistema de trabalho era composto por mão de obra migrante nordestina e de produção familiar.

Figura 07: Na esquerda - trecho da EFB, a caixa d'água, a oficina e algumas habitações em Marituba (ano de 1912). Na direita a cidade no ano de 2017

Fonte: Ferreira (2003) e Trabalho de campo, Novembro/2017- Foto do autor.

As terras de Marituba pertenciam ao município de Belém, mas com a criação do município de Ananindeua, em 1943, passaram a fazer parte deste, somente em 1961 a Vila Operária, passou à jurisdição do município de Benevides. Os primeiros habitantes dessa cidade estavam vinculados à companhia estatal que administrava a EFB como funcionários da empresa Pará Elétrica. As pessoas fora dessas atividades viviam da roça ou da produção de carvão e de lenha (FERREIRA, 2003, p. 218).

As atividades extrativistas e rurais predominaram no município e sua história econômica se confunde com a da EFB, visto que até “meados dos anos [19]40, a economia da vila girava em torno das atividades comerciais de apoio à ferrovia” (FERREIRA, 2003, p. 519). É com a desativação da ferrovia em 1965 que os primeiros comerciantes passaram a dinamizar Marituba com atividades em tabernas, farmácias, estiva e cerâmica. Na **figura 08** observa-se o traçado urbano de Marituba:

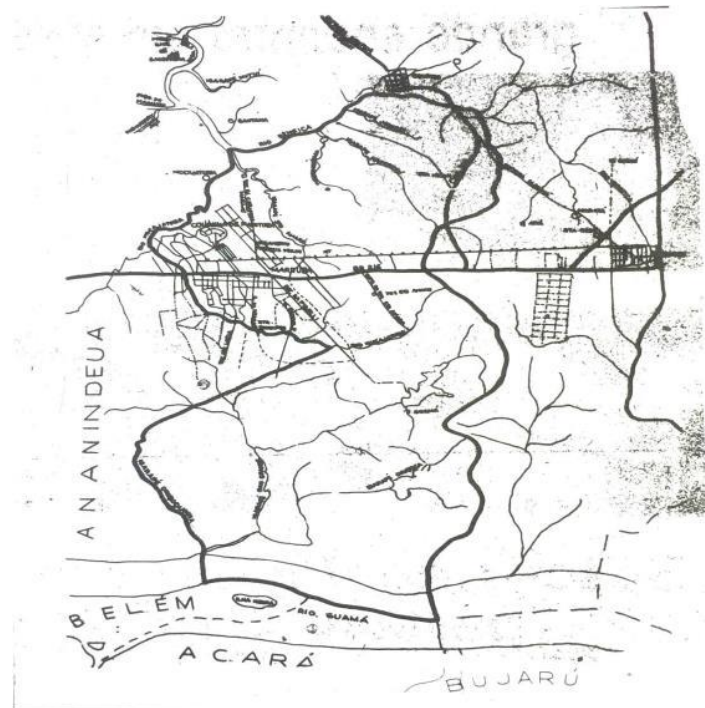


Figura 08: Croqui de localização de Marituba em 1958.

Fonte: Granhen (2002).

A Vila Operária cresceu e adquiriu o aspecto de cidade, devido à implantação de “novos equipamentos” urbanos e com a abertura da BR-010 se define como

destino da expansão da RMB. Assim, “passa a ser integrada gradativamente como espaço de assentamento no contexto metropolitano, chegando a apresentar no ano de 1996 uma população de 49.322 habitantes”. (TRINDADE JR. 1998, p. 368). Essa integração ocorreu com a produção das ocupações espontâneas, que conforme a prefeitura do município, até a década de 1980, existiam 13 ocupações espontâneas, que concentravam cerca de 25 mil habitantes. Na década de 1990, surgem mais 24 ocupações, e atinge um contingente de mais de 51.000 habitantes, sendo Distrito de Benevides.

A vila de Marituba adquire sua emancipação, após plebiscito no ano de 1994, resultado da luta popular por melhores condições de vida e refletia um antigo anseio político, pois nos anos de 1984 e 1991, havia perdido o plebiscito com a mesma finalidade. Em 1994, a cidade possuía 47 ocupações espontâneas, sendo a maior a do Che Guevara, composta inicialmente por mais de 600 famílias. A ocupação, que ficou conhecida como uma das maiores áreas de “invasão” da América Latina o “Che Guevara”, resultava das articulações de vários agentes envolvidos dentro da “indústria das invasões”. Para os líderes do movimento popular de invasões, as ocupações se colocavam como resolução prévia dos problemas urbanos. Assim, Marituba, por ainda apresentar várias glebas desocupadas e um intenso processo de periurbanização, entrou no ano de 2000 como rota de expansão urbana da RMB.

Nesse processo a cidade de Benevides se origina como a primeira colônia agrícola da EFB. Fundada em 1878, estava a 33 quilômetros de Belém e possuía uma produção agrária, com o predomínio da pecuária, do extrativismo vegetal e da agricultura do abacaxi e da mandioca. A colônia se desenvolveu fortemente com a ferrovia, uma vez que os primeiros quilômetros a ficarem prontos foram os 29, onde se ancorava a vila. (CRUZ, 1955). Segundo o Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (IDESP, 1997) existiam vários engenhos onde foi fundada Benevides e, essa estrutura fundiária de produção colonial era mantida por mão de obra negra escravizada. Por esse fato, várias organizações com o intento de libertar os negros surgiram na cidade, sendo a Sociedade Libertadora de Benevides a mais famosa.

Na **figura 09** expõe-se que Benevides é a primeira colônia no Pará a libertar os cativos. Esse ato de libertação “antecede a ação da Princesa Isabel em 1888”, um fato relevante, que mostra como a pobreza será eminente na cidade. Considerando que as ações à libertação dos negros não eram planejadas e, essa condição de ex-cativo o coloca à margem da sociedade e do modo de produção vigente. Desse modo, pode-se dizer que Benevides é o berço da liberdade negra na Amazônia.

A referida cidade tinha dois importantes distritos, Benfica e Santa Barbara, que surgem de engenhos com atividades agrícolas realizadas por nordestinos, franceses e canadenses. Com o passar dos anos, o município se constituiu como um importante núcleo urbano, impactado com a abertura da Rodovia Belém-Brasília, que provoca a chegada desses imigrantes. Na **figura 09** observa-se a estruturação da então colônia.



Figura 09: Colônia de Benevides no entorno da EFB, no final no século XIX.

Fonte: Secretária Municipal de Infraestrutura Urbana de Benevides (SEINFRA/PMB). Pesquisa de Campo. Novembro/2017.

Até a década de 1980, a expansão urbana de Belém pouco havia impactado em Benevides. Todavia, com as crises econômicas mundiais e sua reverberação Brasil, principalmente as da década de 1990, houve um crescimento da pobreza urbana, atingindo essa cidade, e é quando a mesma passa a integrar a RMB. Com uma população eminentemente rural, de um total de 77.369 habitantes, cerca de 90% habitava a zona rural. Na época, a cidade contava tão somente com um posto de saúde, cinco centros de saúde básica e um único laboratório de análises, todos mantidos pelo Estado e pela Prefeitura. As atividades econômicas mais relevantes

continuavam a ser a agricultura, a pecuária e o extrativismo, com um forte crescimento de comércios e serviços. (IDESP, 1997).

No início da década de 2000 foram registradas 17 desapropriações de áreas efetuadas pela COHAB-PA e pela prefeitura de Benevides, que eram ocupações espontâneas ou conjuntos habitacionais (ALVES, 2012). Essas ocupações demonstram como os espaços de assentamentos precários na RMB se encontram em franca expansão desde a década de 1990. Elementos cruciais para entender a reestruturação de Benevides e sua inserção na dinâmica metropolitana, meio as transformações econômicas e a periurbanização.

Em relação à produção espacial de Santa Bárbara do Pará, pontua-se que a cidade não possui uma história estritamente vinculada com a EFB, bem como com a BR-010. Situada às margens da rodovia estadual PA-243, e antigo Distrito de Benevides, fora emancipado por meio da Lei Estadual nº 5.963/13.12.1991. Essa emancipação ocorre no momento em que a rodovia é asfaltada, e por dar acesso à Ilha de Mosqueiro, tendo um intenso fluxo que possibilitará o crescimento da cidade.

Uma peculiaridade às suas origens é a de que grande parte da população descende de uma negra chamada Luciana Maria Gomes, que fora escravizada, e herdou as terras onde hoje se encontra a sede municipal e adjacências”. A “negra Luciana” estabeleceu-se juntamente onde viria a ser as margens da PA-243, com seus seis filhos e iniciaram a comunidade que era dedicada ao louvor de Santa Bárbara, e assim passou a ser chamada. Devido à “sua proximidade com Belém, com a Baía do Guajará e o grande número de furos, rios e igarapés, seu território foi bastante percorrido por viajantes, mercadores, aventureiros e revolucionários há séculos” (FERREIRA, 2003, p. 600).

Os efeitos do crescimento da população fizeram com que, em 1920, o povoado fosse dividido em três adensamentos: o de Traquateua, o de Candeuca e o de Santa Rosa, locais onde mais tarde foram instaladas as primeiras escolas. O crescimento pouco expressivo do então distrito, fez com que Santa Barbara ficasse até a década de

1990 vinculada a outros municípios. Primeiro a Belém, depois a Ananindeua e, por último à Benevides. (FERREIRA, 2003, p. 602).

Com a abertura da PA-243, a cidade passou a ser destino das populações pobres que estavam sendo expulsas de Belém. Aqueles que possuíam um vínculo maior com o espaço agrário assentaram-se no núcleo populacional que se formava. No ano de 1996 o município possuía 11.549 habitantes, e desse total, 8.224 residiam em áreas rurais, desenvolvendo atividades vinculadas à agricultura de subsistência, à pecuária (bovina, suína e avicultura), ao extrativismo vegetal (carvão, lenha, açaí e madeira) e à agricultura (arroz, feijão, mandioca e milho). A produção de oleaginosas com dendê e “coco da baía” surge em 1993 e recebe uma indústria de beneficiamento, a Denpasa¹⁵. (IDESP, 1997).

A ocupação da cidade de Santa Bárbara por assentamentos espontâneos ocorreu em menor número, devido sua distância de Belém. No entanto, são registrados, entre os anos de 1991 e 200, 10 assentamentos espontâneos precários em todo o território do município (ALVES, 2012, p. 73). Devido à sua dimensão, observa-se uma vasta área para a expansão urbana em Santa Bárbara.

5. A metropolização como estrutura do capital e como papel do Estado: a incorporação de Santa Isabel do Pará e de Castanhal

Ligados a Belém por um processo histórico de desenvolvimento do capital e de colonização da Amazônia, desde o período de expansão do domínio capitalista nos séculos XIX e XX, as cidades de Castanhal e de Santa Isabel “adentram” o século XXI fora da oficialidade da RMB. Nessas cidades o urbano demorou a ser caracterizado pela metropolização, devido à influência direta do urbano moderno de Belém demora a chegar, pelo menos no que concerne ao entendimento do Estado, seguindo a oficialidade jurídica. Mesmo inseridas recentemente na RMB essas duas cidades sempre estiveram ligadas à Belém pelas dinâmicas socioeconômicas e espaciais como a da EFB e a abertura das rodovias BR-010 e 316.

¹⁵ “A DENPASA, Dendê do Pará S/A, é uma das pioneiras no negócio de óleo de palma (ou dendê) no Brasil, com mais de trinta e cinco anos de funcionamento na Cidade de Santa Bárbara do Pará”.
Fonte: <http://denpasa.com.br/pt-br/historia/>. Acesso em: 12/10/2017.

São espaços urbanos com importâncias históricas contundentes da mesorregião do nordeste paraense. E distantes de Belém (Santa Isabel a 47 km, e Castanhal a 65 km), sempre estiveram sob a influência da capital, o que não as impediu de desenvolverem dinâmicas socioespaciais particulares. A partir do ano 2000, a lógica da metropolização, provoca a inserção desses municípios na RMB, o que abre várias discussões sobre o urbano metropolitano no Brasil, sobretudo na Amazônia. Tais questionamentos vão desde o porquê da inserção de Santa Barbara do Pará? Até o motivo de se deixar de fora da RMB o município de Barcarena¹⁶?

Para tanto, foi por meio da Lei Complementar Estadual nº 27/20.04.2010 que Santa Izabel do Pará é incorporada à RMB. No ano seguinte, o mesmo ocorre com Castanhal, este ancorado na Lei Complementar Estadual nº 076/28.04.2011, e ainda hoje existe uma gama de questionamentos sobre tais incorporações.

Acerca da metropolização e da dispersão urbana de Belém, há uma pesquisa que averigua como essa dinâmica socioespacial afeta Santa Isabel (CAVALCANTE, 2011). Investiga-se os assentamentos espontâneos e os planejados pela COHAB-PA, os laços econômicos e de consumo dessa população com os municípios da RMB. Já sobre Castanhal, outra pesquisa revela as dinâmicas dos assentamentos residenciais, a da indústria e da oferta de serviços, o que promovem a sua metropolização. Afirmando que “há uma relação que é produto da interdependência de cidade de Castanhal com a RMB, assentada em fluxos e em uma unidade urbana ampliada, com uma forma fragmentada, dispersa e descontínua”. (ALVES, 2012, p. ix).

Não obstante a essa realidade, outros autores afirmam que é quase impossível de se observar a metropolização em Castanhal, considerando que a cidade desempenha mais um papel de cidade média e de centro sub-regional, do que de espaço de dispersão de Belém por habitação. (AMARAL; RIBEIRO, 2016, p. 103). De certa forma, tem-se uma forte inclinação a este pensamento, acreditando que a

¹⁶ Desde os primeiros estudos sobre a conformação da RMB, isto é, estudos oferecidos por Lamarão (1989) e Trindade Jr. (1998) já se indagava sobre as condições de inserção do município de Santa Barbara. Isso se deve à dinâmica urbana e seu aglomerado populacional. Ainda afirmações de que Barcarena, município com 118.537 habitantes, e certa complexidade de serviços urbanos, deveria ser incorporado à RMB.

funcionalidade e a produção das relações comerciais em Castanhal decorram também de sua subcentralidade regional.

Para entender o processo de crescimento urbano até a inserção das duas cidades na RMB, busca-se resgatar alguns elementos históricos que mostram a produção do urbano dessas duas cidades. Situa-se que Santa Isabel do Pará, surge como colônia agrícola na rota da EFB, vinculada à Belém até 1899, quando a Lei nº 646/1899, tornou-a Vila. Um caso peculiar é que essa cidade passou por vários processos emancipatórios e de retrocesso na sua constituição jurídica, política, administrativa e de espaço de municipalidade. Ao recontar a história das idas e vindas da formalização desse município, expõe que em 30.12.1931, tornou-se município com território desmembrado de Belém e Castanhal, a instalação ocorreu em 02.01.1932, sendo extinto meses depois. Novamente em 08.12.1933, o município foi reestruturado pelo Decreto Estadual nº 1.110, sendo reinstalado em 07.01.1934. (FERREIRA, 2003, p. 604)

A colônia de Santa Isabel de Benevides, como ficou conhecida na sua fundação em 1878, passou por momento de ápice com a chegada de imigrantes nordestinos, como também de abandono pelos mesmos, devido às condições do lugar. Já no início do século XX, com os trilhos da EFB instalados em Santa Isabel e com um discurso que pregava a necessidade de colonizar a Zona Bragantina, foram assentados imigrantes japoneses e portugueses. A partir de 1928 os japoneses impulsionaram o crescimento da agricultura com o cultivo da pimenta do reino.

Nas décadas seguintes foi intenso o assentamento de imigrantes em Santa Isabel, com destaque para os nordestinos (CAVALCANTE, 2011). Como resultado dessa migração, intensificou-se a atividade agrícola, com o cultivo de arroz, feijão, milho, açaí, banana, coco da baía, cupuaçu, dendê, laranja, maracujá, mamão do hawaí, palmito, pupunha, limão, abacate, manga e goiaba. Vale destacar a pimenta do reino e a mandioca, devido os japoneses e nordestinos (FERREIRA, 2003).

Nas décadas de 1980 e 1990, a população desse município passou de 24.309 para 33.329 habitantes. Em 1991, 71% desse contingente populacional habitava o

núcleo urbano, o que só cresceu no decorrer dos anos, sendo 76% no ano 2000 e 80% em 2010. No final da década de 1990 crescia o comércio e os serviços acompanhando essa população urbana: 101 pequenas indústrias, 145 lojas atacadistas, 410 comércios varejistas e 67 prestadores de serviços. (FERREIRA, 2003, p. 606).

O crescimento do urbano da cidade decorre das ações políticas do Estado, com a abertura de rodovias, a exemplo da rodovia estadual PA-140, que corta a cidade de norte a sul, ligando-a a vários municípios do interior do Pará. É notório que a produção da cidade é repleta de contradições, pois metade da população urbana residia em áreas periféricas, como também é registrado o surgimento de 08 ocupações espontâneas¹⁷ entre as décadas de 1990 e 2000. (CAVALCANTE, 2011).

Esse processo expõe a influência da metrópole Belém sobre Santa Isabel, visto que a dinâmica da dispersão dos assentamentos residenciais em direção a essa cidade é grande e revela as dimensões da metropolização e evidencia a pobreza, a miséria e o baixo terciário. Características das populações que abrem a fronteira imobiliária à ação do capital fechado, e assim podem produzir o espaço para outras classes econômicas, as de maior poder aquisitivo.

A última cidade incluída na RMB foi Castanhal, que tem sua origem como assentamento populacional com a função de entreposto comercial agrícola, incitada pela EFB. Sendo “batizada” de “Campos de Castanhal”, devido à vila do Apeú, o seu primeiro núcleo, ter surgido em 1870, como um ponto de parada de boiadeiros com destino a Belém, onde havia grande quantidade de “pés” de castanhas. O desenvolvimento da cidade decorre do elevado fluxo de pessoas que passavam pelo povoado e com ferrovia. Na **figura 10** está exposta a estação ferroviária, localizada no que hoje é o bairro do Centro.

¹⁷ Cavalcante (2011) revela a metropolização do espaço, pesquisando oito espaços de assentamentos precários: Bairro Novo, Jardim Mirai, Novo Horizonte Molpasa, Santa Terezinha, Área Baixa do Tatu, Piçarreira, Jardim das Acássias. Destacando na pesquisa a mobilidade dos moradores desses bairros para o trabalho em busca de saúde e emprego em todas as cidades da RMB.

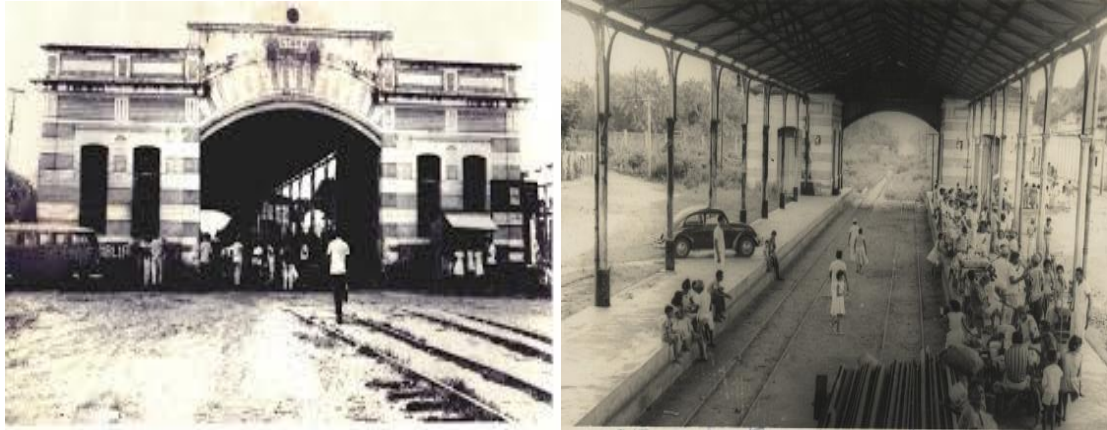


Figura 10: Estação Ferroviária de Castanhal, localizada na atual Rua Barrão do Rio Branco.

Fonte: <http://memoriasdocineargus.blogspot.com.br/>. Acesso em: 06/10/2017.

O desenvolvimento de Castanhal está ligado à construção da EFB, visto que quando os trabalhadores atingiram o local onde pretendiam construir a referida estação, existia uma grande castanheira, e entre os trabalhadores o local ficou conhecido por Castanhal. (ROQUE, 1997). É preciso situar o surgimento da cidade, levando em consideração o ponto de parada dos boiadeiros, onde fora construída a estação ferroviária. Elementos que contribuem para que a população se fixasse ali, por conta da circulação e daquela localização. (SIQUEIRA, 2008).

As origens da cidade ligam-se à política governamental de colonizar a Zona Bragantina e como os campos de castanhais foram divididos em lotes agrícolas e entregues a imigrantes cearenses para serem cultivados. Os lotes possuíam o tamanho de 110 metros de frente por 440 de fundos. Na cidade não se estabelecem imigrantes estrangeiros, estes foram assentados em outras zonas da EFB. O crescimento populacional tem influência do desenvolvimento de atividades vinculadas à agricultura, à pecuária, característica presente até os dias atuais. Aptidões econômicas que possibilitaram uma rápida ascensão da cidade à condição de Distrito em junho de 1899, tornando-se Vila, em janeiro de 1901.

Castanhal era uma Vila planejada e organizada pelo Estado e segundo a historiografia, o então prefeito de Belém, Antônio Lemos, a descrevia como espaço em potencial para crescimento e de modelo urbano no Estado do Pará. (ROQUE, 1997). As condições da produção do espaço urbano de Castanhal, mostra-se planejado, o que será um marco até 1960, e a torna conhecida como “Cidade Modelo”, recebendo o *status* de município, através do Decreto Estadual nº 600/28.01.1962.

Com essa característica de centro urbano “modelo”, assentará um desenvolvimento de atividades econômicas e comerciais que atendem a várias vilas, localidades e distritos próximos. Isso devido ao fato de Castanhal se encontrar no meio do caminho entre Belém, o Nordeste Paraense e a Zona Bragantina, os comerciantes não mais precisavam ir até a Capital para realizar seus negócios.

Na década de 1960 a cidade foi a primeira a receber infraestrutura que possibilitou a fixação de migrantes no espaço regional. Sendo importante ressaltar que Castanhal é pioneira na recepção de energia elétrica diretamente de Belém, o que impulsiona a atividade industrial (ROQUE, 2003). Com a desativação da EFB em 1965, as mudanças passaram a ocorrer no espaço urbano da cidade, sobretudo pelas rodovias federais BR-010 e 316 e as estaduais: PA’s–320¹⁸, 136¹⁹ e 036²⁰.

Essas rodovias trazem para Castanhal circulação e demanda de grande importância para que se possa compreender o seu desenvolvimento urbano. Chegando a ser considerada “cidade de porte médio”, impulsionado pela densidade técnica que ali se assentada. A cidade é um entreposto comercial e rodoviário, com abastecimento agrícola e espaço de migração diversa, por ter localização estratégica. (ALVES, 2012).

Diferentemente dos núcleos até então apresentados, Castanhal não possui uma vinculação direta com a implantação dos assentamentos espontâneos e planejados produzidos pela expansão e saída da população de Belém. No entanto, essa característica não nos permite dizer que não havia ocupações espontâneas na cidade, bem como assentamentos planejados pelo Estado.

¹⁸ A PA-320 liga Castanhal aos municípios da Zona Bragantina. Foi implantada quase no antigo traçado da EFB. A rodovia possibilita acesso aos municípios de São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Magalhães Barata, Maracanã, Nova Timboteua, Peixe Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança.

¹⁹ A PA-136 possibilita o acesso aos municípios de Terra Alta, São João da Ponta, Curuçá, Marapanim e a dezena de vilas e balneários importantes para o turismo e à cultura (Algodoal, Fortalezinha, Abade, Marudá) e para a economia de pescado no estuário paraense.

²⁰ A PA-036 se direciona para o Sul do município de Castanhal, permitindo sua ligação com o município de Inhangapi.

Sobre a produção desses assentamentos, é possível identificar que dos anos de 1977 a 1999, no município estavam 11,3% dos lotes urbanizados pela COHAB-PA, com mais de 2.000 habitações. Dimensão que demonstra o crescimento da cidade, a partir das dinâmicas habitacionais, como ainda, na ação do IPASEP, que construiu cerca de 2.043 unidades entre os anos de 1990-1999. (ALVES, 2012).

Essas unidades produzem a expansão do tecido urbano da cidade, além de acompanhar a dispersão da urbanização ao longo da BR-010/316. Além dos assentamentos planejados, as ocupações espontâneas fazem parte da conformação urbana. Comparadas às outras cidades da RMB, tais ocupações ocorrem em menor número, o que não é irrelevante na construção urbana do município, pois na década de 1990, foram 14 espaços de ocupação espontânea na periferia da cidade.

Há um efetivo crescimento urbano de Castanhal ligado às dinâmicas econômicas que a cidade assenta, além de um desenvolvimento na área do setor varejista e de atacados. Nesse cenário, a prestação de serviços é destaque assim como a indústria e trazem uma relevante contribuição para o Produto Interno Bruto (PIB), bem como para a arrecadação fiscal do Município. (ALVES, 2012).

As dimensões aqui expostas mostram como ocorreu a produção do urbano em Castanhal, visto que somente em 2012 houve sua inserção à RMB. Acredita-se que o processo de dispersão urbana de Belém tenha maior influência sobre essa cidade somente a partir do ano 2000, com o aumento do uso de automóveis, que possibilitam um maior alcance da metropolização do espaço, sobre os deslocamentos diários, o mercado de trabalho, além da busca por serviços médicos, de saúde, educacionais, entre outros.

Conclusão

Os aspectos apresentados neste artigo são dimensões da conformação histórica do que hoje se estrutura como RMB, pautados a partir da sua oficialidade estatal. Recuperou-se características particulares da origem de produção do espaço de cada cidade no decorrer dos anos, por meio de uma escolha metodológica que é

passível de crítica, mas que se coloca como uma opção de exposição da história de cada uma das cidades que estão integradas a dinâmica da metropolização.

Redefinem-se as estruturas espaciais e da vida para projetar um modo semelhante ao da cidade central para os espaços das cidades circundantes. Se até a década de 1980 e início da de 1990, isso ocorreu em Ananindeua, vale ressaltar que o processo é bem maior, com a extensão do cenário urbano-metropolitano para demais municípios, seguindo o eixo da BR-010/316. Não há dúvida, portanto, de que esse fenômeno provoca aqui uma necessidade de, no tópico seguinte, apresentar um relato de parte do processo histórico dessa via, destacando sua importância e formação.

É, sem dúvida, interessante registrar a diversidade do urbano que hoje compõe o espaço metropolitano da RMB. Isso porque as cidades mencionadas foram formadas tão somente a partir da dispersão do urbano periférico de Belém, mas sim de uma conjuntura histórica do urbano, sendo composto por diversos elementos e objetos postos no espaço, em diferentes momentos.

Portanto, cumpre dizer que a dinâmica de dispersão dos assentamentos pelo espaço metropolitano em direção aos demais municípios, mostram as redefinições do intraurbano e reestrutura a metropolização a partir da acessibilidade, dos serviços e da moradia. Pode-se dizer, por fim, que esse movimento efetiva uma forte apropriação de várias classes sociais sobre o espaço urbano que ainda não se efetiva nesse primeiro momento de expansão dos espaços precários de moradias do decorrer da história contraditória do espaço de Belém.

Referências

- ABELÉM, Aurilea. **Urbanização e Remoção: por que e para que?** Estudo sobre uma experiência de planejamento nas baixadas de Belém. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1982.
- ALVES, Cynthia. **Formas espaciais recentes da urbanização na Amazônia: a dinâmica socioespacial do município de Castanhal em face do processo de dispersão urbana de Belém.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.
- ALVES, Joana. **Belém: a capital das Invasões.** Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). – Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

- AMARAL, Marcio; RIBEIRO, Willame. Castanhal (PA); entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média. **PRACS: Revista eletrônica de Humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, Macapá, v. 9, n. 1, p. 77-105, jan/jun. 2016.
- CARDOSO, Ana; LIMA, José. **Belém: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.
- CAVALCANTE, Flávia. **Metropolização e dispersão urbana na Amazônia: a dinâmica socioespacial do município de Santa Isabel do Pará no contexto da urbanização belemense**. (Dissertação de Mestrado em Geografia). Belém; UFPA/IFCH/PPGEO, 2011.
- CRUZ, Ernesto. **A estrada de ferro de Bragança: Visão Social, Econômica e Política**. Belém: SPVEA/Setor de Coordenação e Divulgação, 1955.
- _____. **História de Belém**. Coleção Amazônica, Sérgio José Veríssimo, Belém: Editora UFPA, 1973.
- FERREIRA, João. **O Pará e seus municípios**. Belém: edição autônoma, 2003.
- GRANHEN, Jorge. **A verdadeira história de Marituba**. Marituba-PA: produção independente, 2002.
- HÉBETTE, Jean; MARIN, Rosa. **O impacto da Belém-Brasília e o desenvolvimento do baixo terciário nas Zonas Urbanas da rodovia**. Belém: NAEA/ UFPA, 1976.
- IDESP (Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará). **Municípios do Pará – Dados estatísticos**. 1ª Ed. Belém Editora do Idesp, 1997.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Cidades e Estados do Brasil**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?t=destaques&c=1501501>>. Acesso em: 25 out. 2017.
- LAMARÃO, Antônio. **O espaço das ilusões: planos compreensivos e planejamento urbano na Região Metropolitana de Belém**. Dissertação (Mestrado em Planejamento do desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1989.
- LEANDRO, Leonardo; SILVA Fabio. A estrada ferro de Bragança e a colonização da Bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v.15, n. 2, p. 143-174, dez, 2012.
- MAZURAS, Marcelo. **BR-010, Belém-Brasília: uma estrada brasileira**. São Caetano do Sul-SP: Casa maior, 2013.
- OLIVEIRA, Janete. **Produção e apropriação do espaço urbano: a verticalização em Belém**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- PREFEITURA DE ANANINDEUA, **Plano municipal de habitação de interesse social de Ananindeua - Relatório final: diagnóstico, estratégias e ações**. Ananindeua: Secretaria Municipal de Habitação, 2012.
- ROQUE, Carlos. **História dos municípios do Estado do Pará**. 2ª ed, 1º vol. Belém: Genis Freire, 1989.
- RODRIGUES. Eliene. **Banidos da cidade unidos na condição: Cidade Nova; espelho da segregação social em Belém**. Belém: Edufpa; Editora Naea, 1998.
- SIQUEIRA, João. **Trilhos: o caminho dos sonhos (memorial da estrada de ferro de Bragança)**. Bragança: edição independente, 2008.

TRINDADE JR., Saint Clair. A valorização das áreas centrais em Belém: os bairros do reduto e Umarizal. **Cadernos do Centro de Filosofia Ciências Humanas da UFPA**. Belém, v. 11, n. 1 e 2, p. 89-102, jan./dez. 1992.

_____. **A cidade dispersa:** Os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

VALVERDE, Orlando. A rodovia Belém-Brasília. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro. ano 34, n. 1, p. 185-187, jan./mar. 1972.

SANTOS, Dário. **A Macrodrenagem da Bacia do Una em questão:** percepções sociológicas sobre os impactos socioespaciais na área urbana de Belém. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1998.