

A evolução urbana de Belém: trajetória de ambiguidades e conflitos socioambientais

The urban evolution of the city of Belém: a trajectory
of ambiguities and socio-environmental conflicts

Ana Cláudia Duarte Cardoso
Raul da Silva Ventura Neto

Resumo

Como compreensão sobre o conceito de sustentabilidade urbana evolui no Brasil, as práticas de mercado referentes ao uso e ocupação da terra e expansão urbana introduzem em Belém situações insustentáveis para o contexto amazônico. Até a integração econômica e logística da região ao restante do país, predominavam relacionamentos entre população e território que hoje seriam considerados sustentáveis. Contudo na escala metropolitana, a falta de políticas para o atendimento das demandas sociais geraram situações de ambiguidade, em que ecossistemas de várzea foram ocupados, e após décadas tornaram-se espaços de resistência, de trabalhadores e nativos da região, aos novos processos de expansão urbana conduzidos pelo setor imobiliário, pautados pela fragmentação, espraiamento e transformação das orlas dos rios em espaços de consumo.

Palavras-chave: sustentabilidade urbana; Belém; Amazônia; Baixadas; setor imobiliário.

Abstract

While the understanding about the meaning of urban sustainability evolves in Brazil, market practices related to land use and occupation, as well as urban expansion, have introduced in the city of Belém unsustainable circumstances from the perspective of the Amazonian context. Before the economic and logistic integration of that region into the country, sustainable relationships between people and territory were prevailing. However, at the metropolitan scale, the lack of policies to meet social demands have generated ambiguous situations, in which flood plain ecosystems have been occupied, and after decades have become spaces of resistance for workers and natives, against the new urban expansion processes led by the real estate market, which are guided by fragmentation, sprawl, and transformation of river margins into consumption spaces.

Keywords: urban sustainability; Belém; Amazon; flood plains; real estate.

Discussão sobre sustentabilidade: trajetória do debate sobre o meio ambiente urbano

A partir do final da década de 60, nos países desenvolvidos, a crescente preocupação da opinião pública acerca das implicações ambientais das atividades humanas sobre o meio ambiente contribuiu para consolidar a discussão a respeito da necessidade de se incorporar elementos de sustentabilidade ao desenvolvimento econômico. Daquele momento em diante, passaram a ser confrontadas duas trajetórias diametralmente opostas e naturalmente conflitantes: o desenvolvimento econômico, entendido como o uso indiscriminado de recursos naturais e a conseqüente geração de resíduos; e o meio ambiente, sob a perspectiva da existência de recursos naturais limitados, e da capacidade de a natureza absorver, reduzir ou tornar inofensivos os resíduos gerados pelo desenvolvimento (Hardoy et al., 2001, p. 337).

As primeiras considerações detalhadas que evidenciam esse conflito emergiram no relatório *Limits to Growth*, publicado pelo Clube de Roma em 1974. Esse relatório dedicou-se a evidenciar a pressão exercida sobre os recursos naturais decorrente do padrão de crescimento dos países ricos, além de apresentar importantes contribuições sobre a possibilidade de se estabelecer uma condição de estabilidade econômica e ecológica que pudesse ser sustentável a longo prazo. Em grande parte, o material apresentado pelo Clube de Roma em *Limits to Growth*, em conjunto com outros trabalhos publicados entre os anos de 1970 e 1980, foram incorporados ao relatório *Our Common*

Future publicado em 1987 pela Brundtland Commission, que, apesar de não apresentar ideias originais, consolida a necessidade de o Estado mediar o conflito entre desenvolvimento econômico e meio ambiente por meio da formulação de políticas públicas. A partir desse ponto, a expressão “desenvolvimento sustentável” foi legitimada no âmbito de governos e agências internacionais, forçando-os a partir para sua aplicação prática (Hardoy et al., 2001, p. 343). Apesar de o relatório elaborado pela Brundtland Commission em 1987 já incluir um capítulo dedicado à sustentabilidade urbana, somente em 1996, na conferência de Istambul, o tema efetivamente foi incorporado ao âmago das discussões sobre o desenvolvimento sustentável.

Segundo Hardoy, Midlin e Satterthwaite (2001, p. 339), é surpreendente que a temática urbana tenha passado ao largo das discussões sobre sustentabilidade por pelo menos 20 anos, na medida em que: a) é nas cidades que passou a se concentrar grande parte da crescente população mundial; b) é dentro das áreas urbanas que é consumida e desperdiçada a maior parte dos recursos naturais do mundo; c) as políticas definidas para as áreas urbanas são de grande implicação para o consumo de recursos naturais, na medida em que esse consumo está diretamente relacionado à forma dos seus edifícios e mesmo à forma urbana dessas cidades. Especificamente ao que se refere às políticas urbanas, os autores argumentam que essas deveriam ter um papel central dentro das estratégias nacionais de sustentabilidade, destacando a escala local (urbana) como fundamental para o sucesso do conceito de desenvolvimento sustentável na escala global.

Contudo, como mostram Ascelrad (1999, p. 79) e Costa (1999, p. 55), tratar de sustentabilidade urbana, ou mesmo buscar definições sobre o que representa o conceito de sustentabilidade, apresenta-se como uma tarefa complexa e, por vezes, contraditória. Em parte, essa dificuldade se deve à banalização do termo em razão de seu emprego contínuo como mote publicitário de grandes empresas multinacionais, ou então por agências internacionais que o incluem no bojo de interesses particulares e que pouco tem a ver com a conciliação entre preservação do meio ambiente e objetivos de desenvolvimento; percebe-se que outro segmento tem se concentrado em usar o termo focando unicamente na sua dimensão ecológica e sem se preocupar em contemplar as necessidades humanas (Hardoy et al., 2001, pp. 345-346). Por outro lado, a aplicação do conceito à dimensão urbana traz consigo conflitos teóricos de difícil conciliação. Esses conflitos tendem a se concentrar em duas grandes frentes: uma que envolve a trajetória da análise ambiental e da análise urbana, que se originaram de áreas do conhecimento diferentes, mas convergem na proposta de um desenvolvimento urbano sustentável; e outra mais restrita à dimensão prática, em que se verifica um distanciamento entre formulações teóricas e propostas de intervenção (Costa, 1999, p. 56)

Costa (1999, p. 57), ao analisar as trajetórias distintas de construção de conceitos relativos às questões urbana e ambiental, demonstra que o fato de os estudos sobre o urbano da década de 1970 terem se constituído de forma hermética favoreceu a substituição do debate sobre o espaço urbano no sentido amplo, pela discussão sobre aspectos

relacionadas ao mesmo – habitação, saneamento básico, controle do uso da terra, transporte coletivo, etc., pulverizando a discussão sobre o urbano a partir da década 1980. Além disso, a condição urbana tornou-se um elemento difusor de novos movimentos sociais que passaram a reivindicar acesso aos meios de consumo coletivos, em que a dimensão ambiental também estava incluída, ainda que de uma forma mais técnica.

Avançando nessas observações, Steinberger (2001) aponta a distinção existente entre as pesquisas que buscam uma definição mais precisa de sustentabilidade urbana, com algumas partindo das manifestações de insustentabilidade da cidade e buscando estratégias para torná-la sustentável, enquanto outras defendem a sustentabilidade da cidade de *per se*, observando o lado positivo da aglomeração para a otimização do uso de recursos. Não existiria dessa forma o “ser sustentável”, mas sim o “estar sustentável” (Steinberger, 2001, p. 10), o que se coaduna com o definido nas instâncias internacionais e apontado por Costa (1999, p. 62). Nesse caso, a alternativa apontada por Steinberger (2001, p. 10) é compreender que a expressão “desenvolvimento urbano sustentável” é composta por três elementos-chave: desenvolvimento como objetivo macro, finalístico e permanente; sustentável como objetivo meio, adjetivo de um estado temporário; e espaço urbano (conteúdo e continente do meio ambiente) como objeto de gestão. A ideia do espaço urbano, como objeto de gestão para viabilizar a sustentabilidade ambiental, tem suscitado discussões que envolvem questões mais específicas à prática de gerir a cidade, incidindo em alguns casos sobre sua forma urbana.

Acselrad (1999, p. 79) organiza analiticamente o discurso da “sustentabilidade urbana” em três matrizes discursivas. Numa primeira perspectiva, teríamos o grupo que defende uma representação tecno-material da cidade, em que a eficiência energética dos processos passa a ser o princípio norteador da gestão urbana. Nessa caso, a cidade é entendida como um sistema termodinâmico aberto, em que a ideia básica para viabilizar a sustentabilidade é a de que, para uma mesma oferta de serviços, haja uma minimização do consumo de energia fóssil e de outros recursos materiais, explorando o máximo os fluxos locais e satisfazendo critérios de conservação de estoque e de redução de volume de rejeitos (Acselrad, 1999, p. 82). Contudo, a analogia a um sistema termodinâmico aberto serve também para associar o espaço urbano como um *locus* privilegiado de uma produção crescente de entropia, o que eminentemente levaria a um quadro de insustentabilidade que só poderia ser revertido por ações de planejamento urbano, pautando-se em estratégias ou tecnologias poupadoras de espaço, matéria e energia, e voltados para a reciclagem de material.

Uma segunda matriz técnica que o autor define é pautada na ideia da cidade como espaço da “Qualidade de Vida”, na qual planejamento urbano busca intervir na microescala da cidade e na sua forma urbana, articulando algumas estratégias específicas, tais como: a) componentes mercantis da existência cotidiana e cidadã da população urbana, pensado por razões de qualidade de vida. Nesse caso, existiria uma imposição mais radical das ideias de planejamento e gestão da cidade, quando questionam-se algumas bases técnicas do urbano, visto como algo que

“crescentemente impregnaria os habitantes das cidades com substâncias nocivas e tóxicas por sua artificialidade” (Acselrad, 1999, p. 84) e cujo resultado seriam inevitavelmente implicações sanitárias (emissões líquidas e gasosas) resultantes de uma sociedade fundamentada no consumo desenfreado de mercadorias, especialmente veículo automotores; b) políticas de preservação do patrimônio, como forma de fortalecimento do sentimento de pertencimento dos habitantes a suas cidades, mas também como estratégia de promoção de uma imagem que marque a cidade como forma de atrair capitais na competição global; c) políticas que viabilizem arranjos entre a ideia de eficiência energética e qualidade de vida, pautando-se em diretrizes nas quais a forma urbana é um fator determinante para a sustentabilidade, persegue-se nesse caso a noção de cidade compacta nos moldes de cidades tradicionais europeias, em que a alta densidade e o uso misto tendem a apresentar elevado desempenho energético por reduzir as distâncias dos trajetos.

Por último, haveria uma matriz da sustentabilidade urbana que enxergaria a cidade como espaço de legitimação das políticas urbanas; nesse caso inclui-se prioritariamente na discussão uma dimensão política inerente à cidade, e essa passa a orientar as estratégias de planejamento voltadas para sustentabilidade urbana. Nesse caso, entende-se a insustentabilidade como resultado de uma incapacidade das políticas urbanas adaptarem a oferta de serviços urbanos à quantidade e qualidade das demandas sociais, resultando no que o autor classifica como uma queda de produtividade política dos investimentos urbanos. O papel do planejamento nesse caso, seria o de

viabilizar mecanismos distributivos de acesso aos serviços urbanos disponíveis na cidade.

Complementarmente, Hardoy, Midlin e Satterthwaite (2001, p. 371) entendem que uma governança local pautada por diretrizes de sustentabilidade deva conciliar desenvolvimento com preservação do meio ambiente, articulando o atendimento de demandas dos habitantes de uma dada cidade com padrões de consumo de seus habitantes e a produção das empresas locais geridos para causar o menor impacto possível para o meio ambiente, seja no entorno da cidade seja para outros ecossistemas que estariam para além da escala local. Dessa forma, estaria incorporada a noção de que cada cidade também gera impactos nas escalas regional e global.

Em se tratando das cidades brasileiras, Steinberger (2001, p. 11) cita a constituição de 1988 como marco da inserção de questões relacionadas ao meio ambiente urbano, incluídas principalmente na matriz discursiva que enxerga o espaço como legitimação das políticas urbanas apontadas por Acsehrad (1999). Trata-se da inserção no texto da Constituição de Normativas que contemplavam a função social da propriedade, entre os princípios gerais da ordem econômica, junto com a possibilidade instituída de qualquer cidadão fiscalizar bens ambientais, históricos e culturais. Em ambos os casos, as diretrizes poderiam fortalecer estratégias de planejamento e desenho urbano que buscassem a sustentabilidade urbana, especialmente no combate à especulação imobiliária nas áreas centrais, mas também no controle do uso da terra.

Contudo, 25 anos após a promulgação da Constituição de 88, e quase 11 anos da aprovação do Estatuto da Cidade, constata-se a

ineficiência de políticas que, a partir da tentativa de controlar o uso da terra urbana, poderiam viabilizar um ganho de desempenho no quadro de sustentabilidade urbana em nossas cidades. Como mostra Villaça (2011), em grande parte os planos diretores municipais não conseguem dar conta de questões que vão além das leis de zoneamento, fortemente influenciadas pelos interesses do setor imobiliário. Maricato (2011) por sua vez, atribui o fracasso generalizado das tentativas de controle do uso da terra urbana a uma questão estrutural de formação da sociedade brasileira, que nos dias de hoje converteu a terra urbana em um nó que, caso não seja solucionado a tempo, tende a agravar rapidamente o processo de insustentabilidade urbana em nossas cidades, tornando-as cada vez mais cidades inviáveis (Maricato, 2011, pp. 185-191). A segunda parte desse texto apresenta uma leitura da trajetória de Belém, uma grande cidade localizada na Amazônia, e das ambiguidades e indefinições associadas à leitura de suas perspectivas de sustentabilidade.

A Belém Amazônica

A inserção de Belém no contexto amazônico está associada a séculos de história e a circunstâncias socioeconômicas, territoriais e culturais, que merecem ser brevemente recuperadas como pano de fundo para a discussão de processos e transformações ora em curso na Região Metropolitana de Belém. O papel da natureza na ocupação do território amazônico foi marcante. Os grandes rios desempenharam papel logístico importante, tanto para mobilidade de pessoas quanto de

mercadorias. A região historicamente foi considerada como de difícil ocupação, devido à barreira que o rio e a floresta constituíam à aglomeração urbana (Corrêa, 1987).

A distribuição de núcleos urbanos adotada no período colonial seguia a acessibilidade dos grandes rios, priorizando a defesa e conquista do território, ainda disputado por portugueses e espanhóis. Belém foi fundada na entrada da bacia Amazônica, o que por séculos lhe garantiu o controle do litoral e do acesso aos grandes rios continentais. Desde o século XVII, a economia da região baseou-se na exploração de produtos através de ciclos extrativistas (temperos, artigos alimentícios) que constituíram uma rede de pequenas localidades de apoio à armazenagem dos produtos escoados pelo porto de Belém. Tais características formaram uma rede dendrítica, com várias pequenas cidades portuárias distribuídas nas margens dos rios, que dispunham de conexão direta com a metrópole Belém (Corrêa, 1987).

A administração pombalina do século XVIII e a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em 1755, deslançaram uma segunda fase na estruturação desse território, com o objetivo de integrar a região aos novos paradigmas comerciais internacionais, e de fazer a transição do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial (Vicentini, 2004). Essa fase de dinamismo gerou a diferenciação de funções urbanas, seguida pela ampliação de funções comerciais e de serviços, que confirmaram Belém como capital econômica da região e ponto de controle do comércio e do monopólio dessa Companhia na região (Corrêa, 1987). Essa condição garantiu a Belém melhorias na sua infraestrutura física, expansão de sua malha viária e início de uma

prática de macrodrenagem de áreas de várzea que serviu de exemplo para os séculos seguintes, em uma racionalidade do domínio humano sobre a natureza (Trindade Jr., 1997).

Na escala regional, a viabilidade de provisão de serviços e infraestrutura em uma capital dependia de sua capacidade de aglutinar e aglomerar, além de sua importância econômica. A exuberância da natureza tornava impensável a ideia de pressão sobre o meio físico e sistemas ecológicos, e a drenagem de várzeas para incorporação de áreas outrora alagadas ao traçado da cidade, no século XVIII, expressava a vitória econômica e técnica do homem sobre a natureza amazônica (Cruz, 1973). A primeira área drenada em Belém, o alagado do Piri, deu lugar à praça D. Pedro II, espaço monumental em frente aos palácios dedicados ao poder político, que nasceu articulada com outras áreas abertas.¹ Tal operação permitiu a articulação entre as duas freguesias em formação da Cidade e da Campina.

Nas aglomerações menores, nas comunidades menos importantes política e economicamente, houve uma miscigenação entre índios e portugueses que gerou a cultura ribeirinha extrativista e contava com sua produção pautada pelo paradigma da abundância, uma vez que sua mão de obra era familiar e negava o sentido na acumulação baseada na exploração exaustiva dos recursos humanos e naturais disponíveis. O ribeirinho não podia sacrificar a própria família para ampliar a produção, nem pensava em ampliar a exploração da natureza além do necessário para sua vivência e sustento no território (Costa, 2009).

A relação com a natureza assegura para as cidades e vilas ribeirinhas da região o que Jacobs (2001) classifica como “estoque inicial

de energia" (bônus da água, terra, madeira e alimento fartos), elemento primordial para o surgimento de uma nucleação urbana em um determinado ponto do espaço. Esse estoque inicial é o que permite, segundo a autora, que se estabeleçam as primeiras trocas entre comunidades ou núcleos urbanos vizinhos, e influenciaria também a configuração dessas comunidades. Construir palafitas de madeira em pequenas comunidades de famílias que viviam da pesca e da extração de produtos da floresta, e usavam a água dos rios para abastecimento, transporte, etc., foi estratégia exitosa para ocupação das várzeas e estabelecimento de vilas e comunidades ribeirinhas (Wagley, 1957).

Por outro lado, ao final do século XVIII, cidade e vilas ribeirinhas tinham a importância proporcional à largura dos rios onde as mesmas se localizavam, crescendo segundo um padrão monocêntrico, organizadas ao longo das margens dos rios, com limitada penetração no território. A feira era o principal equipamento urbano, localizado na margem do rio, e extrapolava sua condição técnica, atuando também como espaço articulador dos ribeirinhos da área de influência do núcleo urbano em questão. Ainda hoje a matriz, a rua comercial, o trapiche e a feira em frente ao rio marcam a paisagem urbana tradicional da região (Cardoso e Lima, 2006).

Ao fim da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão houve um período de estagnação econômica que só foi superado com a instalação do ciclo da borracha (Corrêa, 1987). Houve a divisão do estado do Grão Pará e Maranhão, em Pará, com capital em Belém, e Amazonas, e criação de uma nova capital, Manaus. A economia da borracha gerou novos povoamentos e concentrou excedentes nas

capitais, resultantes de um complexo sistema de crédito, o sistema de aviação, através do qual o Barão da Borracha viabilizava moradia, alimento e transporte da produção do seringueiro, que produzia o látex na floresta, para a cidade.

Se, por um lado, o Aviação pode ser entendido como um sistema econômico próprio da região, redesenhado a partir do contato da sociedade amazônica com um sistema altamente monetizado, como o capitalismo industrial europeu, por outro, desempenhava o papel de elemento sustentador e articulador de toda a estrutura social da região, servindo como elo entre duas extremidades representadas pelo "macro-núcleo" urbano e o "micro-núcleo extrativista" (Santos, 1980). Entretanto, era um dos mais severos mecanismos de concentração de riqueza a médio prazo já vivenciados no país, ao possibilitar a drenagem da riqueza produzida no interior para as duas principais capitais da região amazônica, à época Belém e Manaus (Santos, 1980, p. 155). Do ponto de vista ambiental, o sistema não impactava a floresta, mesmo sendo extremamente perverso do ponto de vista social, devido à forte hegemonia das oligarquias regionais (Sartre e Taravella, 2009).

Por outro lado, as capitais da região, e especialmente Belém, receberam um forte redirecionamento de excedentes do circuito produtivo pelas elites econômicas da exploração gomífera para a aquisição de imóveis urbanos, o que, ao coincidir com os desdobramentos da aplicação da Lei de Terras de 1850 na cidade, viabilizou as primeiras formas de produção rentista na cidade e a configuração do circuito imobiliário local. Em grande parte, esse movimento se fortalece pela necessidade de lastrear

os empréstimos do Sistema de Aviamento em ativos fixos, principalmente imóveis e navios (Weinstein, 1993).

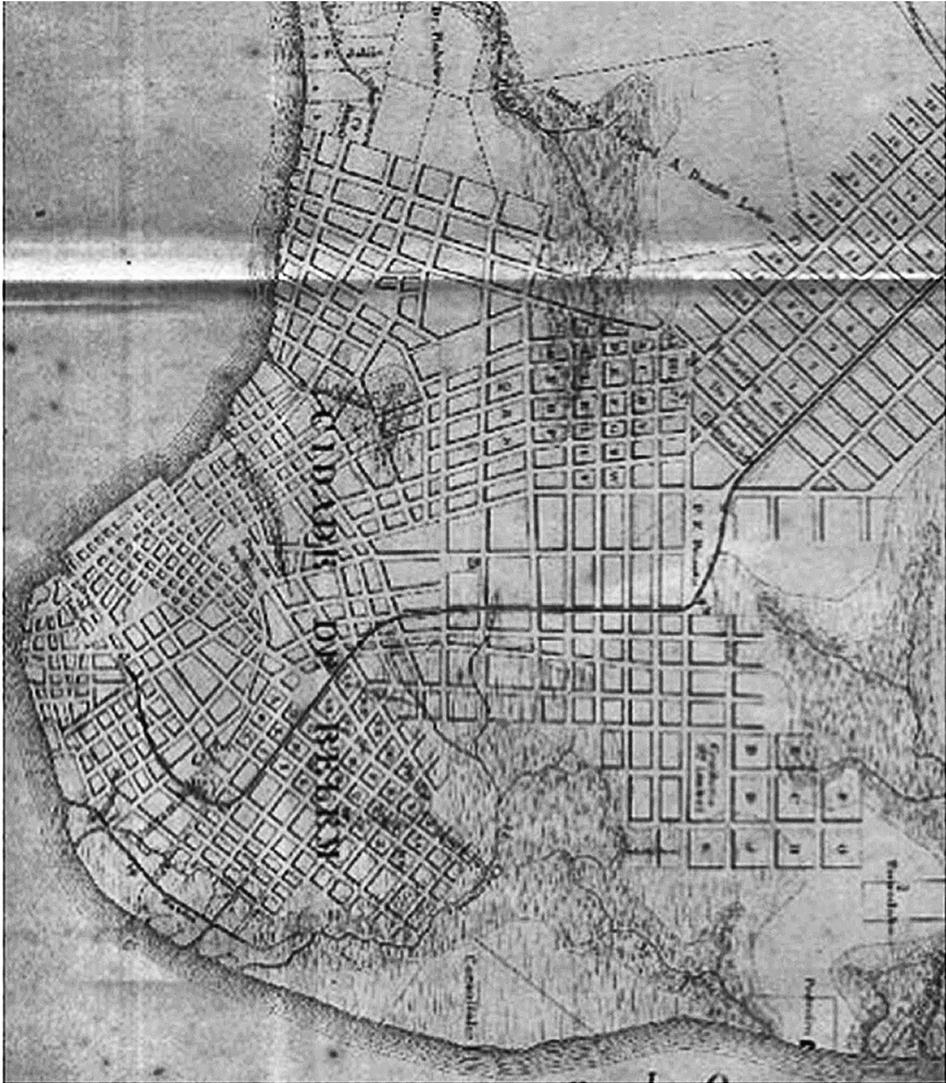
A constituição de um patrimônio imobiliário na cidade servia de lastro para as operações financeiras que viabilizavam o sistema de aviamento que, somados à diligência do governo local e aos desdobramentos da aplicação da Lei de Terras de 1850 na cidade, permitiram a configuração do circuito imobiliário local (Ventura Neto, 2012). Paralelamente a esse processo, era praticada uma política de concessões de serviços públicos de infraestrutura urbana para grupos da iniciativa privada, ligados politicamente à intendência municipal, e em parceria com sócios estrangeiros (Sarges, 2004), viabilizando a implantação de um plano de alinhamento pensado para a Primeira Léguas patrimonial² de Belém que permitiu a estruturação global da primeira léguas patrimonial da cidade (Ventura Neto, 2012). Se, por um lado, essa sistemática atendia interesses específicos da elite urbana de Belém, beneficiária do Sistema de Aviamento, por outro permitiu que uma quadrícula de ruas (Figura 1) fosse implantada por toda a porção de terra firme da cidade que, mesmo tendo sido ocupada completamente só em 1960, favoreceu a distribuição de usos e tipologias segundo a hierarquia viária, e a formação de grandes quintais nos miolos de quadra, a arborização de ruas, a criação de praças e parques urbanos, sob inspiração do plano de expansão de Barcelona (Duarte, 1997).

Nessa expansão, as áreas alagadas da cidade, típicas várzeas amazônicas, que para serem ocupadas requeriam grande volume de recursos para macrodrenagens, foram evitadas por décadas. Em função disso, outros grupos da elite urbana local, que eram proprietárias de

grande parte dessas áreas desde o século XVIII (Mourão, 1987), arrendam parte dessas terras para a produção agropastoril por meio de pequenas propriedades conhecidas localmente como “vacarias”; nelas produziam-se leite, hortaliças, mas ocorria a criação de pequenos animais para abastecimento da população. Na escala regional, o abastecimento da capital com gêneros alimentícios de primeira necessidade era garantido pelos municípios localizados ao longo da estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB), que ligava a capital ao litoral entre os anos de 1908 até 1957 (Andrade, 2010). Produtos manufaturados também passaram a ser produzidos localmente, num processo de substituição de importações iniciado após a quebra da economia gomífera em 1912, devido ao isolamento da região e inviabilizado a partir da integração rodoviária do país (Santos, 1980).

Nesse período, entre o declínio da borracha e os anos 1960, a cidade de Belém teve seu crescimento populacional estagnado, e outras cidades ribeirinhas apoiaram-se em ciclos próprios, como o da juta em Santarém, ou o do caucho e da castanha-do-pará em Marabá. Contudo, apesar da crise econômica da região, Belém manteve sua proeminência na rede urbana da região, ainda em função da sua posição estratégica de último ponto de contato entre os produtos extraídos da floresta e o mercado externo, mas também em função da estrutura portuária construído no período de auge da exploração gomífera. Além disso, a cidade permanecia como o *locus* preferencial da elite regional em função da infraestrutura urbana e de serviços especializados (bancos, teatros, cinemas, energia elétrica, transporte urbano, etc.), também heranças deixadas pelo ciclo econômico anterior.

Figura 1 – Plano de alinhamento executado na Primeira Légua patrimonial da cidade, contornando áreas baixas e alagáveis



Fonte: Muniz (1904).

Pode-se dizer que até a década de 1950, quando ocorreram as alterações nas estruturas produtivas e mercantis da periferia nacional (Cano, 2008), Belém estava mais próxima das práticas associadas atualmente à sustentabilidade urbana, tanto pela sua relação com a região, quanto pela forma urbana resultante do processo descrito. As considerações de Rees e Wackernagel (1996) sobre sustentabilidade preconizam que uma sociedade só se torna efetivamente sustentável ao adotar a diretriz de que cada geração deveria herdar uma quantidade adequada de acessos a recursos naturais *per capita*, nunca inferior ao que foi deixada por gerações anteriores. Nesse aspecto, o uso do rio como modal principal para o transporte, tanto de mercadorias quanto da população, ao mesmo tempo que viabilizava uma via

penetração natural ao território amazônico, determinava que as distâncias entre as comunidades obedecessem à dinâmica de deslocamento a remo do ribeirinho pelos rios da região, o que contribuiu para a formação de muitos pequenos núcleos (vilas e comunidades) separados pela distância determinada pela exaustão física do ribeirinho e de sua família durante a luz do dia. As centenas de comunidades existentes ao longo dos rios Tocantins e Tapajós ainda testemunham essa formação (Pinho, 2012; UFPA/FUNPEA/ELN, 2006).

Vilas e cidades tinham sua configuração definida ao longo do rio, com as atividades comerciais, produtivas, simbólicas e institucionais localizadas e penetração restrita no continente a poucas ruas habitacionais (Figura 2) (Cardoso e Lima, 2006).

Figura 2 – Imagens de cidades ribeirinhas tradicionais que utilizam o rio com modal principal para o transporte de pessoas e mercadorias



Fonte: foto de Luciano Thormazelli, em 2006 (reprodução autorizada).



Fonte: foto DAU/UFPA, em 2006 (reprodução autorizada).

Na escala regional, a penetração no território foi viabilizada com a implantação da malha ferroviária do Estado, que introduziu um novo paradigma e um novo referencial de consumo de energia. A existência das “Vacarias” nas baixadas, de indústrias locais e das colônias agrícolas nos arredores de Belém, comunham um cenário inspirador para quem busca sustentabilidade nas cidades em tempos atuais. Como defendido por Hardoy et al. (2001, p. 365), o estímulo à produção local para o atendimento de demandas da população urbana, o estreitamento das relações entre área rural e área urbana, e também a limitação ao uso de recursos naturais disponibilizados nas redondezas da cidade têm sido apontados como alternativas para assegurar um desenvolvimento urbano sustentável.

Em 2012, autoridades locais estão longe de estabelecer parâmetros máximos de consumo de recursos aos habitantes urbanos, ou de reduzir o desperdício de recursos naturais e consequentemente as *human footprints*. Essas políticas são essenciais, na medida em que a população das áreas industrializadas tem apresentado níveis de consumo de recursos naturais muito além do disponível na região em que suas cidades estão inseridas, drenando os recursos de países pobres e impondo seu modo de vida e padrão de consumo a populações que antes conviviam mais harmonicamente com o meio ambiente, ocasionando mudanças relevantes à escala global.

Contudo, tampouco o isolamento é opção desejável, pois de nada adianta o equilíbrio do balanço energético sem atendimento das

demandas sociais. O sistema ribeirinho atendia o abastecimento, transporte, moradia, mas não tinha como obter educação e saúde; isso não era notado enquanto as políticas sociais não estavam estruturadas, mas na medida em que as cidades se tornaram os únicos locais de acesso a esses benefícios, no decorrer do século XX, o mundo rural tornou-se progressivamente lugar do atraso, e exportador da ruralidade atrasada para as periferias urbanas (Borzacchiello, 2008).

A Belém contemporânea

A integração econômica da Amazônia ao resto do país, com foco na exploração de matéria-prima e produção de energia, foi pautada por uma visão desenvolvimentista e de clara exploração da natureza por processos técnico-químicos, e impôs uma racionalidade concorrente àquela que já orientava a produção de cidades na região (Bacelar, 2000). As rodovias se impuseram como nova forma de relacionamento entre cidades, na escala regional, e se constituíram em eixos de expansão urbana, na escala local, instituindo uma nova dinâmica que tende a se distanciar do paradigma da floresta e se aproximar da racionalidade industrial, também associada à ocupação de terra firme (Cardoso, 2012; Homma, 1993).

A relação prioritária entre as capitais do Norte passou, do ponto de vista político, a ser mediada por Brasília, e do ponto de vista econômico pelas capitais da Região Sudeste (IPEA; IBGE; Unicamp, 2002). Os processos de industrialização iniciados em Belém no início do século XX e posteriormente, durante a Segunda Guerra Mundial, se modificaram com

a integração do mercado nacional depois da execução da malha rodoviária incluída no bojo do Plano de Metas do governo JK. Os produtos industrializados que entraram no mercado local, provenientes do parque industrial do centro-sul do país, inviabilizaram a produção de manufatureira local e o abastecimento através das vacarias (Trindade Jr., 1997). Em paralelo, a região assistiu à desestruturação de parte de sua estrutura produtiva regional na época de declínio econômico, o que contribuiu para um forte processo de migração rural-urbana da população rural (Cano, 2011), processo intensificado com os projetos federais. Houve adensamento da Primeira Léguas patrimonial de Belém, com ocupação dos miolos de quadra por vilas de casas, e ocupação das baixadas por assentamentos informais (Cal, 1987), que após 30 anos de aterro progressivo pela própria população foram incorporados à cidade (Mourão, 1987) (Figura 3A).

As referências para a organização do espaço urbano de Belém tornaram-se cada vez mais externas à região, fortalecendo a percepção de que rios e várzeas eram obstáculos à expansão das cidades, que requeriam grandes volumes de recursos devido a pujança da natureza na região. Os planos oficiais para a recuperação das áreas de baixada da cidade (40% da Primeira Léguas patrimonial) estabeleceram, num primeiro momento, que a viabilidade da obra dependeria da possibilidade de essas áreas serem incorporadas ao mercado imobiliário (Sudam, 1976). Cabe destacar, que o que o Estado classificava como "recuperação da baixada" tinha uma conotação de limpeza social, evidenciado no relatório produzido para subsidiar as intervenções de macrodrenagem naquele momento; de caráter fortemente sanitário, sem

incorporar diretrizes de sustentabilidade urbana para aquelas áreas (Figuras 3B e 3C).

Coincidentemente, o caso da ocupação das áreas de várzea é muito interessante e inspirador do ponto de vista da sustentabilidade. Essa ocupação urbana pode ser encarada como uma estratégia de subsistência da população tradicional da região na sua adaptação às áreas urbanas. A ocupação da orla da Baía do Guajará evoluiu de usos regionais, para o porto da cidade, e os primeiros foram transferidos para a orla do Guamá, onde os usos ribeirinhos típicos foram acompanhados pela ocupação das baixadas com moradias em um processo lento

de aterro e adensamento, que permitiu que uma população pobre se estabelecesse próxima ao centro da cidade, mantivesse o contato como rio e gradativamente integrasse seu local de moradia à cidade, em uma combinação de exploração do meio natural, sacrifício da saúde das famílias, e ação política clientelista (Cardoso, 2007). Curiosamente o que se iniciou como uma agressão ambiental, tornou-se efetiva solução do ponto de vista social.

Concomitantemente à consolidação da ocupação das várzeas, ocorria a produção de conjuntos habitacionais pelo BNH muito afastadas do centro, como parte da estruturação

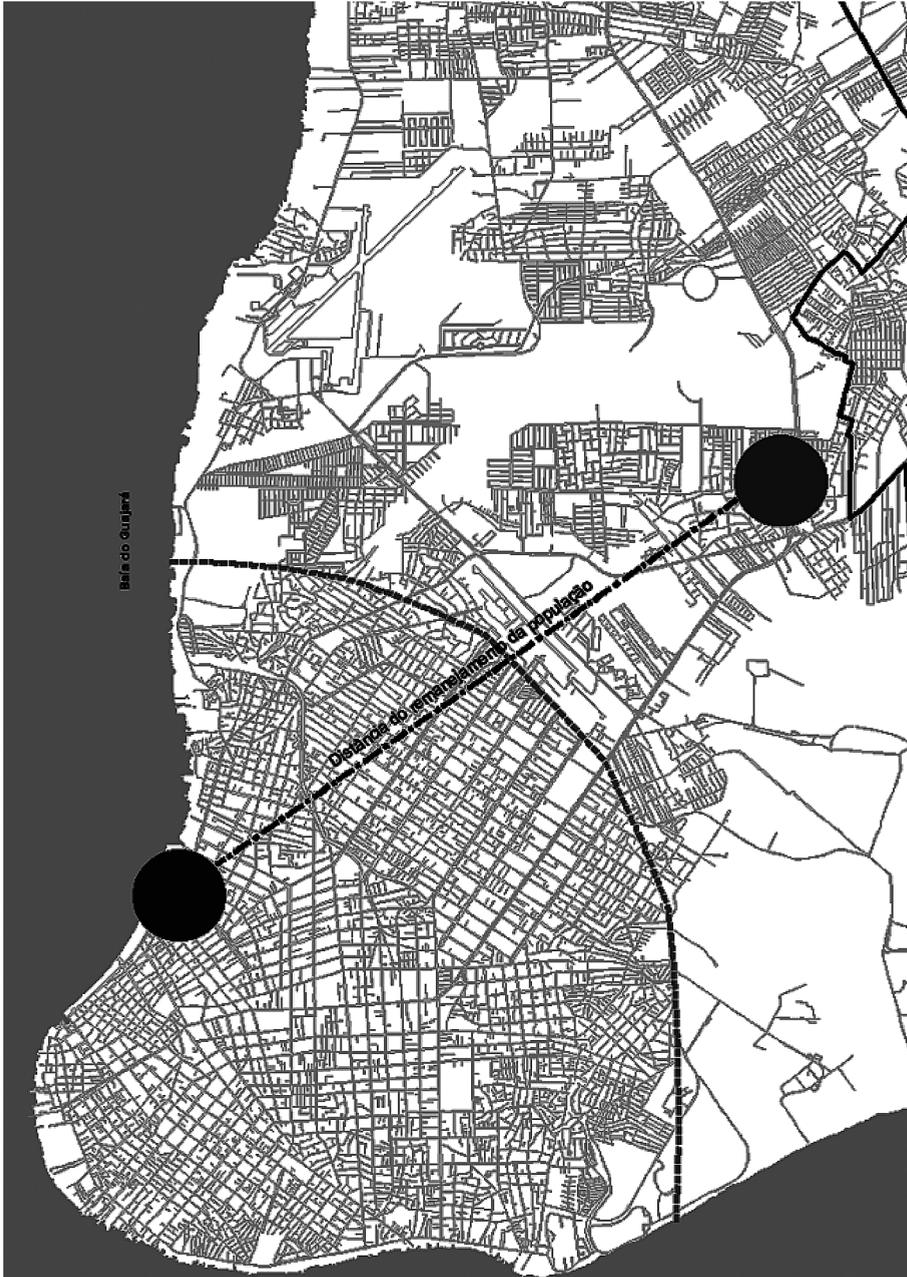
Figura 3 – Fotografias em diversos momentos mostrando as mudanças em uma das primeiras baixadas saneadas em Belém

- 3A – Tipologia tradicional das baixadas existentes nos bairros antes das obras
 3B – Início das obras de retificação do canal e construção da Avenida Visconde de Souza Franco
 3C – Conclusão das obras e inauguração da Avenida Visconde de Souza Franco em 1972
 3D – Fotografia panorâmica do ano de 2010 evidenciando a verticalização na área



Fonte: <http://fauufpa.wordpress.com/2012/05/02/doca-de-souza-franco-decada-de-1970/>; Ventura Neto (2012).

Figura 4 – Remanejamento da população de baixada na área central para conjunto habitacional localizado na periferia da cidade à época, distando 9 quilômetros em relação à moradia original



Fonte: mapa feito a partir de Shapes de GIS cedidos pela Celpa e pela Cohab.

da ocupação da segunda légua patrimonial de Belém e do que viria a ser posteriormente a cidade de Ananindeua. Naquela oportunidade a produção de habitação para as classes populares esteve articulada ao remanejamento exigido pela macrodrenagem da bacia das Armas, realizada nos anos 1960 em área localizada nas proximidades do porto de Belém, entre os bairros de Reduto, Nazaré e Umarizal, deslocando a população por 9 quilômetros em relação à moradia original (Figura 4). Essa ação de drenagem não só promoveu uma intensa valorização imobiliária na região (Figura 3D), que tanto liberou terra, como saneou socialmente a área, incorporando-a completamente para o setor imobiliário de mercado (Ventura Neto; Cardoso, 2011).

A ocupação das várzeas garantiu o direito à cidade às populações oriundas do interior do estado, com forte relação econômica, técnica e cultural com as águas. Se resgatarmos a discussão sobre sustentabilidade ampliada exposta por Steinberger (2001) verificamos que com apoio de planejamento e políticas urbanas corretamente dirigidas seria possível corrigir carências e estabelecer um ponto de equilíbrio que destacasse as quatro dimensões desse conceito mencionadas pela autora (ética, temporal, social e prática); Intervenções que articulem aspectos de engenharia e socioambientais, que se proponham resolver as carências de saneamento e os problemas de saúde pública, tratar cursos d'água de forma compatível com o ecossistema de várzea, podem explorar a resiliência das configurações criadas espontaneamente, tanto do ponto de vista do balanço energético (proximidade) quanto da capacidade de atender as demandas da população (moradia, trabalho e renda,

serviços e equipamentos urbanos) (Acsegrad, 1999; Hardoy et al., 2001)

Ainda que o espaço produzido informalmente tenha limitações e precariedades (ruas estreitas, carência de infraestrutura, adensamento excessivo), o mesmo garante aos seus moradores efetiva mobilidade a partir de transporte público, a pé ou de bicicleta; diversidade de usos, boa conexão com a cidade formal e oportunidades de geração de renda, todos aspectos positivos se considerarmos que o espraçamento e o consumo energético sejam fatores de insustentabilidade. O fato de não ter havido planejamento prévio foi compensado pela natureza gradual da ocupação e das melhorias realizadas, o que permitiu que sua população original pudesse permanecer na área (Cardoso, 2007).

Bastante diversa desse processo foi a ocupação da segunda légua patrimonial de Belém, que não contou com a implantação de um plano de alinhamento a exemplo do que aconteceu com a primeira légua, nem tampouco com o controle urbanístico da ocupação das terras pelo setor público. A segunda légua de Belém teve suas glebas ocupadas correspondendo ao limite das fazendas que a compunham (Ventura Neto, 2012), estruturadas pelo percurso de um ramal da antiga estrada de ferro que conectava a cidade à vila de Icoaraci. Esse ramal de ferrovia foi substituído por uma rodovia (Rod. Augusto Montenegro), que teve a maior parte de seus lotes lindeiros reservada e a construção de muitos conjuntos habitacionais por trás desses lotes ou transversais à rodovia, até os anos 1980 sob financiamento do BNH.³ As terras lindeiras reservadas eram constituídas por terrenos muito grandes (100 x 500 m), que tiveram ocupação iniciada a

partir dos anos 2000 por condomínios fechados horizontais de médio e alto padrão e grandes estabelecimentos varejistas. No final dessa década houve uma mudança de estratégia, com a associação de novos equipamentos aos condomínios, como os grandes *shopping centers*, com o intuito de constituir novas centralidades, que resultaram na formação de uma nova frente de expansão imobiliária pelo setor privado que se autointitulou Nova Belém, e assimilação de incorporadoras nacionais de capital aberto. Nesse caso, a inspiração clara é a do subúrbio norte-americano, que apesar de resultar de uma produção formal conta com claras limitações de desenho urbano, prevalecendo a fragmentação, o espraiamento, a completa dependência do transporte individual, a segregação socioespacial, além de existir carência de verde e de áreas públicas.

A mais recente manifestação desse processo foi a adoção da paisagem como um ativo para a valorização dos empreendimentos. Essa linha teve início com a discussão sobre a abertura de “janelas para o rio” no final dos anos 1990, que negava a ocupação ribeirinha tradicional como legítima ou adequada para as orlas da cidade, sob clara influência das experiências inglesas (Docklands em Londres), norte-americana (Boston e Baltimore, nos EUA), e da escola do planejamento estratégico de Barcelona (Ximenes, 2010).

Essa linha de ação foi apoiada por uma série de intervenções do poder público nas áreas de orla, de ocupação formal da cidade, tais como a região do Forte do Castelo, ou a área portuária que deu origem ao complexo turístico da Estação das Docas (Figura 5A), com um caráter mais turístico, e por obras mais pontuais de abertura de espaços públicos como o

projeto Ver-o-Rio. Essas ações foram seguidas por uma onda de investimentos do setor imobiliário em torres de apartamento voltadas para a baía do Guajará no bairro do Umarizal. Esse foi o bairro que sofreu mais intensa transformação desde a realização da já citada macrodrenagem do igarapé das Almas. A elevada concentração de torres de alto padrão viabilizou a retirada de usos produtivos antigos na orla do bairro, tais como o moinho de trigo, que após ser demolido é substituído por quatro torres de apartamentos e escritórios localizados na margem da baía do Guajará (Ventura Neto e Cardoso, 2012).

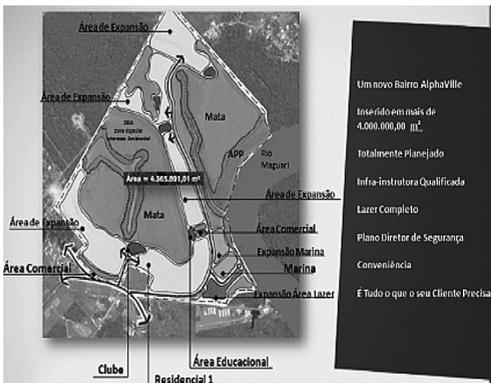
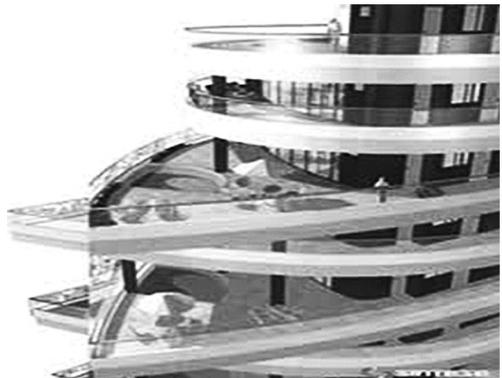
Um exemplo de intervenção recente do setor público nessa linha de ação é o aterro e criação de uma via de contorno na orla do rio Guamá, em área anteriormente ocupada por palafitas. Observa-se que a articulação desse tipo de intervenção a novas ações de macrodrenagem vem alterando significativamente o status das áreas de orla e de antiga várzea, nos bairros em que a ocupação informal seguiu o plano de alinhamento original da cidade; nesses casos há maior potencial de retorno do investimento imobiliário na produção de novas tipologias, e tendência de gentrificação. Outra subvertente da ocupação de orlas ocorre em outras áreas da RMB, afastadas da área central onde existem grandes extensões de terras vegetadas. Essas iniciativas incluem condomínios de redes internacionais e de grupos como o Alphaville, que estão privatizando grandes faixas de orla e cobertura vegetal na ilha de Caratateua (zona rural de Belém), sob o discurso da qualidade ambiental. A distância desses empreendimentos do centro metropolitano é tão significativa que sua viabilidade dependerá da constituição de novos subcentros, internos

Figura 5

5A; 5B – Intervenções urbanas (*waterfronts*) realizadas pelo Governo do Estado (Estação das Docas) e Prefeitura Municipal de Belém (Portal da Amazônia) na orla fluvial da cidade

5C; 5D – Empreendimentos de alto padrão que usam como mote publicitário a “vista para a Baía do Guajará”

5D; 5E – Empreendimentos de alto padrão localizados fora da área central que estão privatizando trechos da orla fluvial da área de expansão da Região Metropolitana de Belém



Um novo Bairro AlphaVillie
 Instalado em mais de
 4.000.000,00 m²
 Totalmente Planejado
 Infra-estruturas Qualificadas
 Lazer Completo
 Plano Diretor de Segurança
 Conveniência
 E tudo o que o seu Cliente Precisa



Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com.br/>; http://www.flickr.com/photos/m_hermes/7567158512/; Mello (2009); Ximenes (2010); <http://belem.olx.com.br/alphaville-belem-iid-132263939>; <http://miritigolfemarina.com.br/marina.php>.

aos empreendimentos ou em áreas de grande centralidade metropolitana, e de arranjos multimodais de acessibilidade. Destaque-se que a combinação de orla, desenho urbano de alto padrão, atividades de lazer e controle privado do solo resulta em um novo relacionamento com as águas completamente diferente daquele que caracterizou Belém como uma cidade ribeirinha no passado. A Figura 5 apresenta algumas dessas intervenções, junto com os empreendimentos imobiliários que vem se apropriando da orla fluvial da cidade.

Conclusão

Em que pese a experiência de séculos de uma relação equilibrada com o bioma amazônico, observamos a forte concorrência das estratégias de uso e ocupação do solo impostas pelo capital imobiliário, diante da ambiguidade da atuação do setor público no que se refere à implementação de políticas urbanas comprometidas com a sustentabilidade. Ao mesmo tempo em que Belém é apresentada como a capital brasileira com maior extensão de assentamentos precários (Marques, 2007), que em grande medida correspondem às áreas de baixada que foram ocupadas informalmente, e que guardam uma articulação de origem com a tradição ribeirinha, tais assentamentos apresentam grande potencial de atendimento de diretrizes relacionadas com as diversas interpretações do conceito de sustentabilidade urbana.

A inação do setor público nessas áreas, justificada pelo fato de elas serem irregulares do ponto de vista fundiário, favoreceu a disseminação do paradigma exógeno de ocupação

de terra firme. A expansão urbana associada a processos de conversão de área rural não planejados, à dependência do acesso rodoviário e da ação do setor imobiliário de mercado, produz assentamentos pouco sustentáveis seja pelo ponto de vista do atendimento da população, seja pelo consumo energético necessário decorrente da distância entre moradia e local de trabalho, e equipamentos urbanos em geral. A produção de habitação voltada para o perfil de moradores semelhante ao das baixadas atualmente acontece nos municípios periféricos à Região Metropolitana de Belém, determinada pelo preço da terra, e intensa fragmentação da configuração urbana.

A cidade pode ser solução, ou lugar onde os fatores positivos da aglomeração sejam potencializados, com impacto positivo sobre a preservação do bioma, ou podem se tornar espaços de conflito, reproduzindo racionalidades econômicas importadas que usam a natureza como slogan de propaganda e se superpõem e agravam os conflitos já em curso há décadas na cidade e na região. O debate sobre a ocupação das margens dos rios e a transformação dos ecossistemas é ideologizado por relações de poder, o que dificulta a avaliação rigorosa de quais sejam os melhores exemplos a seguir. Pouco se conhece a respeito da relação entre homem e natureza praticada há séculos na região, e identidade amazônica é difusa diante da ambiguidade da sociedade e do poder público local sobre qual trajetória abraçar. Os consensos são estabelecidos a partir do uso de marketing, sem considerar as demandas e necessidades dos habitantes em desvantagem.

Por outro lado, as pressões sobre o meio físico agora tendem a ser controladas por grupos externos à região e voltadas para o

segmento de alta renda, e uma discussão a respeito das assimetrias entre recursos disponíveis à população das diferentes áreas da cidade está por acontecer. O reordenamento das redes de infraestrutura e a distribuição dos serviços e equipamentos são um passivo a ser enfrentado, desde a época dos fluxos migratórios dos anos 1980, decorrentes dos grandes projetos

federais, que vem sendo agravados pelas estratégias do setor imobiliário e do posicionamento do setor público, que não valoriza o planejamento, a democratização da informação, e a politização da discussão ambiental (para a região e para a cidade) na Amazônia. Por fim, o interesse genuíno pelo debate da sustentabilidade ainda é algo distante.

Ana Cláudia Duarte Cardoso

Graduada em Arquitetura e Urbanismo, mestre em Planejamento Urbano e doutora em Arquitetura. Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará e Pesquisadora do Instituto Tecnológico Vale. Belém/PA, Brasil.

aclaudiacardoso@gmail.com

Raul da Silva Ventura Neto

Graduado em Arquitetura e Urbanismo, mestre em Arquitetura e Urbanismo, doutorando do Programa de Desenvolvimento Econômico do Instituto de Economia da Unicamp. Campinas/SP, Brasil.

neto@r2arquitetura.com

Notas

- (1) Tais como a doca do Ver-o-Peso e a Praça Frei Caetano Brandão, onde estão a Catedral Metropolitana, a igreja jesuítica de Santo Alexandre, o atual museu de arte sacra, e o Forte do Castelo, marco de fundação da cidade.
- (2) Define-se como Primeira Léguas patrimonial de Belém, a porção de uma légua de terras doada pela Coroa Portuguesa como fundiário patrimônio da cidade a contar do marco de fundação da cidade.
- (3) Os interstícios desses conjuntos foram ocupados por assentamentos informais a partir dos anos 1990, com condições de conexão com a cidade muito piores do que as ocupações das baixadas.

Referências

- ANDRADE, F. H. P. de. (2010). *De São Braz ao Jardim Público - 1887 - 1931: um ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará*. Tese de Doutorado. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- ASCELRAD, H. (1999). Discursos de Sustentabilidade Urbana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, pp. 79-89.
- BACELAR, T. (2000). *Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências*. Rio de Janeiro, Revan.
- BORZACCHIELLO, J. (2008). "O mercado de trabalho e a cidade brasileira". In: VALENÇA, M. M. (org.) *Cidade (i)legal*. Rio de Janeiro, Mauad X, pp. 135-163.
- CAL, P. S. R. (1987). *Esboço de evolução urbanística de Belém* (mimeo).
- CANO, W. (2008). *Desconcentração produtiva regional no Brasil 1970-2005*. São Paulo, Editora Unesp.
- _____ (2011). *Ensaio sobre a crise urbana do Brasil*. Campinas, Editora Unicamp.
- CARDOSO, A. C. D. (2007). *O espaço alternativo. Vida e forma urbana nas baixadas de Belém*. Belém, Editora universitária UFPA.
- CARDOSO, A. C. D. e LIMA, J. J. F. (2006). "Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para quê e para quem." In: CARDOSO, A. C. D. (org.). *O urbano e rural na Amazônia – diferentes olhares em perspectiva*. Belém, Editora da UFPA.
- CORRÊA, R. L. (1987). A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, pp. 39-68.
- COSTA, F. de A. (2009). Trajetórias tecnológicas como objeto de política de conhecimento para a Amazônia: uma metodologia de delineamento. *Revista Brasileira de Inovação*, v. 8, n. 1, pp.35-86.
- COSTA, H. S. de M. (1999). Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição de termos? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 2, pp. 55-71.
- CRUZ, H. (1973). *História de Belém*. Belém, Editora da UFPA.
- DUARTE, C. F. (1997). *Belém do Pará, na virada do século XIX: modernidade no plano urbanístico de expansão da cidade*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- HARDOY, J.; MITLIN, D. e SATTERTHWAITTE, D. (2001). *Environmental problems in an urbanizing world*. Londres, Earthscan.
- HOMMA, A. (1993). *Extrativismo vegetal na Amazônia: limites e oportunidades*. Brasília, Embrapa-SPI.
- IPEA; IBGE; UNICAMP (2002). *Caracterização e tendências da Rede Urbana do Brasil. Redes Urbanas Regionais: Norte, Nordeste e Centro – Oeste*. Brasília, IPEA.
- JACOBS, J. (2001). *A natureza das economias*. São Paulo, Becca.
- MARICATO, E. (2011). *O impasse da política urbana no Brasil*. São Paulo, Vozes.
- MARINGONI, G. (2012). *Entrevista com Ermínia Maricato: Nossas cidades estão ficando inviáveis*. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2508%3Acatid%3D28&Itemid=23. Acesso em: 12 ago 2012.

- MARQUES, E. (org.) (2007). *Assentamentos precários no Brasil urbano*. Brasília, Ministério das Cidades.
- MOURÃO, L. (1987). *O conflito fundiário urbano em Belém (1960-1980): a luta pela terra de morar ou de especular*. Dissertação de Mestrado. Belém, Universidade Federal do Pará.
- MUNIZ, P. (1904). *Patrimônios dos conselhos municipais do Estado do Pará*. Lisboa, Aillaud & Cia.
- PINHO, C. M. D. de (2012). *O papel das localidades Amazônicas no tecido urbano extensivo*. Tese de doutorado. São Paulo, Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.
- REES, W. e WACKERNAGEL, M. (1996). "Urban Ecological Footprint: why cities cannot be sustainable – and why they are a key to sustainability". In: REES, W. e WACKERNAGEL, M. *Environmental Impact Assessment Review*. Nova York, Elsevier.
- SANTOS, R. (1980). *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo, T. A. Queiroz.
- SARGES, M. N. S. (2004). *Memórias do velho intendente Antonio Lemos (1869-1973)*. Belém, Paka-Tatu.
- SARTRE, X. e TRAVELLA, R. (2009). National sovereignty vs. sustainable development lessons from the narrative on the internationalization on the Brazilian Amazon. *Political Geography*, n. 28, pp. 406-415.
- STEINBERGER, M. (2001). A (re)construção de mitos. Sobre a (in)sustentabilidade do (no) espaço urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, pp. 9-32.
- SUDAM; DNOS; PARÁ (1976). Governo do Estado. Monografia das baixadas de Belém: subsídios para um projeto de recuperação. Belém, Sudam.
- TRINDADE JR., S. C. C. da (1997). *Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém*. Belém. UFPA.
- UFPA/FUNPEA/ELN (2006). Universidade Federal do Pará/Fundação de Apoio à Pesquisa, Extensão e Ensino em Ciências Agrárias/Eletronorte. Diagnóstico Regional, Planos Diretores Participativos dos municípios à jusante da UHE Tucuruí. Relatório não publicado. Belém, UFPA.
- VENTURA NETO, R. da S. (2012). *Circuito Imobiliário e a cidade. O espaço intra-urbano de Belém entre alianças de classes e dinâmicas de acumulação*. Dissertação de Mestrado. Belém, Universidade Federal do Pará.
- VENTURA NETO, R. da S. e CARDOSO, A. C. D. (2011). A cidade como um produto de escolhas individuais e coletivas: a trajetória de transformação dos bairros do Reduto e Umarizal em Belém/PA. In: II SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBICENTROS. Maceió, UFAL/UFBA. Cd-rom.
- VICENTINI, Y. (2004). *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba, Editora da UFPR.
- VILLAÇA, F. (2011). *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo, Estúdio Nobel.
- WAGLEY, C. (1957). *Uma comunidade Amazônia. Estudos dos homens nos trópicos*. São Paulo, Edusp.
- WEINSTEIN, B. (1993). *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo, Hucitec.
- XIMENES, J. (2010). *A cidade e água no Estuário Guajarino*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Texto recebido em 28/set/2012
Texto aprovado em 31/out/2012

