

Metropolização e diferenciações regionais: estruturas intraurbanas e dinâmicas metropolitanas em Belém e Manaus

Metropolization and regional differentiations: intra-urban structures and metropolitan dynamics in Belém and Manaus

Tiago Veloso dos Santos

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar a relação entre metrópole e região na Amazônia brasileira. Tal processo de metropolização, entretanto, não se caracteriza por revelar uma possível particularidade em nível macrorregional. A configuração de uma fronteira econômica que se expande de forma desigual e diferenciada no interior da Amazônia é responsável também pela formação de distintas estruturas metropolitanas regionais. As metrópoles que aí se formaram são produto, condição e meio de um movimento de diferenciação, que pode ser exemplificado através das diferenciações entre as duas principais aglomerações da região: Belém e Manaus. Considerando elementos da estrutura intraurbana dessas metrópoles, busca-se mostrar a importância e o significado dessas formações em face de processos diferenciados de produção do espaço regional.

Palavras-chave: Amazônia; metropolização; região metropolitana; Belém; Manaus.

Abstract

This article aims to analyze the relationship between metropolis and region in the Brazilian Amazon. Such metropolization process, however, does not reveal a possible particularity at the macro-regional level. The configuration of an economic borderline that spreads in an unbalanced and differentiated way in the Amazon inland is also responsible for the formation of distinct regional metropolitan structures. The metropolises that have been formed there are the product, condition and means of a movement of differentiation that can be exemplified by the differences between the two major agglomerations of the region: Belém and Manaus. Considering elements of the intra-urban structure of these metropolises, the aim is to show the importance and meaning of these formations in view of differentiated processes of production of the space in the region.

Keywords: Amazon; metropolization; metropolitan region; Belém; Manaus.

Introdução

Em tempos recentes, com o advento do meio técnico-científico informacional (Santos, 2004), a existência e a expansão das cidades metropolitanas em âmbito global têm gerado uma série de pesquisas sobre esse fenômeno. Em um mundo no qual a importância de centros urbanos dinâmicos e interligados parece ser cada vez mais uma forma de acesso a integração, torna-se importante diferenciar que tipo de transformação pode ser atribuído ao avanço da mundialização e quais, em contraponto, são consequências de lógicas particulares das dinâmicas internas de cada metrópole.

Fenômeno crescente no Brasil, a realidade metropolitana está expressa de forma variada por todo o território nacional, o que inclui a região amazônica. A configuração da metropolização regional, no caso amazônico, é consequência de aspectos da mundialização, da internacionalização da economia brasileira e das políticas de integração e desenvolvimento para a região, particularmente pós-1950. Os impactos territoriais desse processo se desdobram em duas manifestações correlatas: no plano intraurbano, constituem metrópoles com estruturas complexas; no plano regional, em torno das relações das aglomerações com a região.

Dentre as particularidades regionais observadas, uma delas reside justamente na existência de um processo de metropolização que está, por um lado, relacionado às redes de relações que mantêm a Amazônia, de forma variada, ligada às forças econômicas globais, o que seria um princípio geral orientador da metropolização regional. Cabe, portanto, dentro dessa perspectiva recordar as reflexões de Becker (2001), para quem essa constituição

urbana tem a ver com a formação de uma economia de fronteira na região, daí a autora analisar a formação de cidades na Amazônia, a partir da necessidade de construção de uma rede urbana regional, que é lócus de atuação das instituições responsáveis por executar o projeto de integração.

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

Por outro lado, pensando para além do adensamento urbano em perspectiva regional e suas repercussões, se os processos socioespaciais de metropolização regional mostram-se como uma tendência reveladora da urbanização amazônica, isso não quer dizer que tais processos tenham configurações espaciais homogêneas. Ao contrário, a região tem aglomerados metropolitanos que apresentam características diversas, seja quanto ao tipo de dinâmica econômico-espacial que potencializa e intensifica o processo de metropolização, seja quanto a uma determinada paisagem produzida como expressão de processos mais profundos.

A constituição desses aglomerados metropolitanos regionais tem-se tornado significativa, acompanhando o desenvolvimento de uma rede urbana complexa (Corrêa, 1987) e um processo de metropolização regional que é intensificado no último quartel do século XX. Levando-se em consideração a importância dos dados oficiais, destaca-se que, no censo de 2010, 72% da população amazônica estava localizada em núcleos urbanos. Embora possa ser avaliada segundo graus diversos de carência e precariedade quanto à existência de serviços básicos e da própria urbanização, há de considerá-la enquanto constituinte de um modelo de urbanização voltado para a região. Particularmente, os contrastes observados e identificados tendem a reforçar distintos padrões de metrópole, ainda que em uma mesma formação regional, reproduzindo o desigual processo de metropolização no Brasil.

Além disso, a urbanização não pode ser mensurada apenas pelo espraiamento da mancha urbana ou pelo surgimento de novas cidades, mas também pela veiculação dos valores urbanos pela sociedade. Nesse caso, desde os anos 1980, a imagem da Amazônia como uma “floresta urbanizada” já se disseminava enquanto possibilidade concreta (Becker, 1990 e 2001).

É dessa forma que se configura um conjunto de aglomerados metropolitanos na região, dentre os quais se destacam Belém (PA) e Manaus (AM), que são produto, condição e meio desse movimento de diferenciação no interior da região e cujas dinâmica e perfil configuram estruturas urbanas distintas. Torna-se importante, portanto, destacar que as mudanças no espaço dessas aglomerações não são resultado somente de movimentos estruturais

gerais. Há um vetor de transformação resultante da história de constituição desses espaços no contexto da urbanização regional, a ponto de identificarmos elementos que as diferenciam substancialmente. Assim, utilizam-se na discussão elementos propostos para um marco teórico sobre estruturas metropolitanas no Brasil, especialmente a partir de Villaça (1998 e 2012), para quem:

Entendemos por estrutura urbana al arreglo espacial de las viviendas y las actividades urbanas (econômicas o no) produciendo lo que se llama “espacio urbano”...Aceptamos la idea de que el espacio urbano es producto creado por el trabajo humano y que su organización interna no ocurre al azar y nos es aleatoria, sino “estructurada”, es decir, producida de acuerdo com uma ley o lógica. Em las ciudades capitalistas, esta ley es la del mercado. Esta estructura es um todo formado por elementos que mantienen relaciones entre sí, de tal manera que el cambio de um elemento o de uma relación, cambia todos los demás elementos y todas las demás relaciones. (Villaça, 2012, p. 170)

Também se trata, conforme Gottdiener (2010), da existência de elementos para se considerar a estruturação do espaço metropolitano dessas aglomerações, com destaque para a habitação, a suburbanização e as localizações industriais:

[...] na questão da desconcentração regional metropolitana é necessário considerar o problema da habitação, a suburbanização, a expansão metropolitana, as atividades imobiliárias, a localização das indústrias nas periferias, ou seja, as mudanças entre centro e periferia. (p. 241)

Tem-se por objetivo, portanto, analisar a configuração desses elementos que constituem a estrutura intraurbana das aglomerações urbanas na Amazônia e quais elementos contribuem para caracterizar as distintas estruturas metropolitanas regionais. Para isso, no aspecto metodológico do presente trabalho, estabeleceram-se como técnicas de pesquisa: a) o levantamento bibliográfico de caráter teórico e empírico da temática analisada; b) o levantamento documental acerca dos elementos aqui destacados e de sua importância na disseminação de uma narrativa metropolitana regional; e c) a cartografia para a análise de dados que compõem o cenário geral de metropolização regional.

Sendo assim, aponta-se um processo de metropolização regional que engendra novas configurações espaciais, ora densas e bem-articuladas, ora descontínuas e dispersas quando se comparam as duas realidades empíricas analisadas, que são produto, condição e meio de um tempo em que o urbano e o metropolitano tendem a ser hegemônicos em escala nacional e com significativas diferenças regionais.

Belém: do confinamento urbano à reestruturação dispersa

Em se tratando de uma metrópole, a realidade de Belém guarda particularidades advindas de sua formação como cidade de referência regional. O contexto histórico-geográfico da cidade, fundada no século XVII, adquire ares metropolitanos em meados do século XX. A periodização

apresentada por Moreira (1989) sobre o crescimento urbano de Belém até a década de 1960 relata que:

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

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

Acrescentaríamos, a essa periodização de Moreira (1989), uma outra fase, a de metropolização, que se inicia na década de sessenta e se consolida nas décadas seguintes e que pressupõe a incorporação de cidades e vilas próximas a Belém, definindo uma malha urbana única, ainda que fragmentada. (p. 3)

Nesse caso, compreende-se que a metrópole teve seu momento de expansão em direção à formação de uma malha metropolitana a partir dos anos 1960, no contexto de alteração das redes de circulação e integração, com a construção da rodovia Belém-Brasília, primeiro grande eixo rodoviário da Bacia Amazônica (Vicentini, 2004). A rodovia simboliza um dos elementos para entender a expansão da malha urbana de Belém e os consequentes espraiamento da cidade e estruturação do seu espaço metropolitano.

Assim, é possível entender a metropolização regional a partir do desenvolvimento da infraestrutura que possibilitou o projeto de integração da Amazônia ao restante da economia nacional via articulação das redes rodoviárias. As mudanças no papel da região também tiveram repercussões na produção do espaço urbano de Belém. Para Trindade Jr. (1998), essas mudanças no espaço urbano estavam relacionadas a uma dinâmica que:

[...] faz parte de um momento em que a região amazônica passa a vivenciar as transformações decorrentes de sua efetiva integração econômica ao Nordeste e ao Centro-Sul do País – tendo como um dos marcos desse processo a inauguração da Rodovia Belém–Brasília – e cujas repercussões se traduziram de maneira decisiva no plano de sua configuração espacial. (p. 3)

Se, até a década de 1960, a cidade estava confinada ao perímetro dos bairros centrais e pericentrais, o estímulo das novas dinâmicas regionais impulsionou o crescimento em direção à periferia e aos municípios vizinhos. Ao mesmo tempo, as limitações às demandas da nova configuração regional estimularam mudanças de ordem espacial no crescimento da cidade.

A existência de uma ampla área destinada aos órgãos estatais, formando um “cinturão institucional”, o qual teve o papel de evitar ocupações de caráter residencial até a década de 1960, faz com que a introdução dos eixos rodoviários se tornasse um dos elementos da intensificação do uso do solo, contribuindo para a formação de um núcleo metropolitano marcado por intenso uso imobiliário, que torna possível de vez a ultrapassagem da

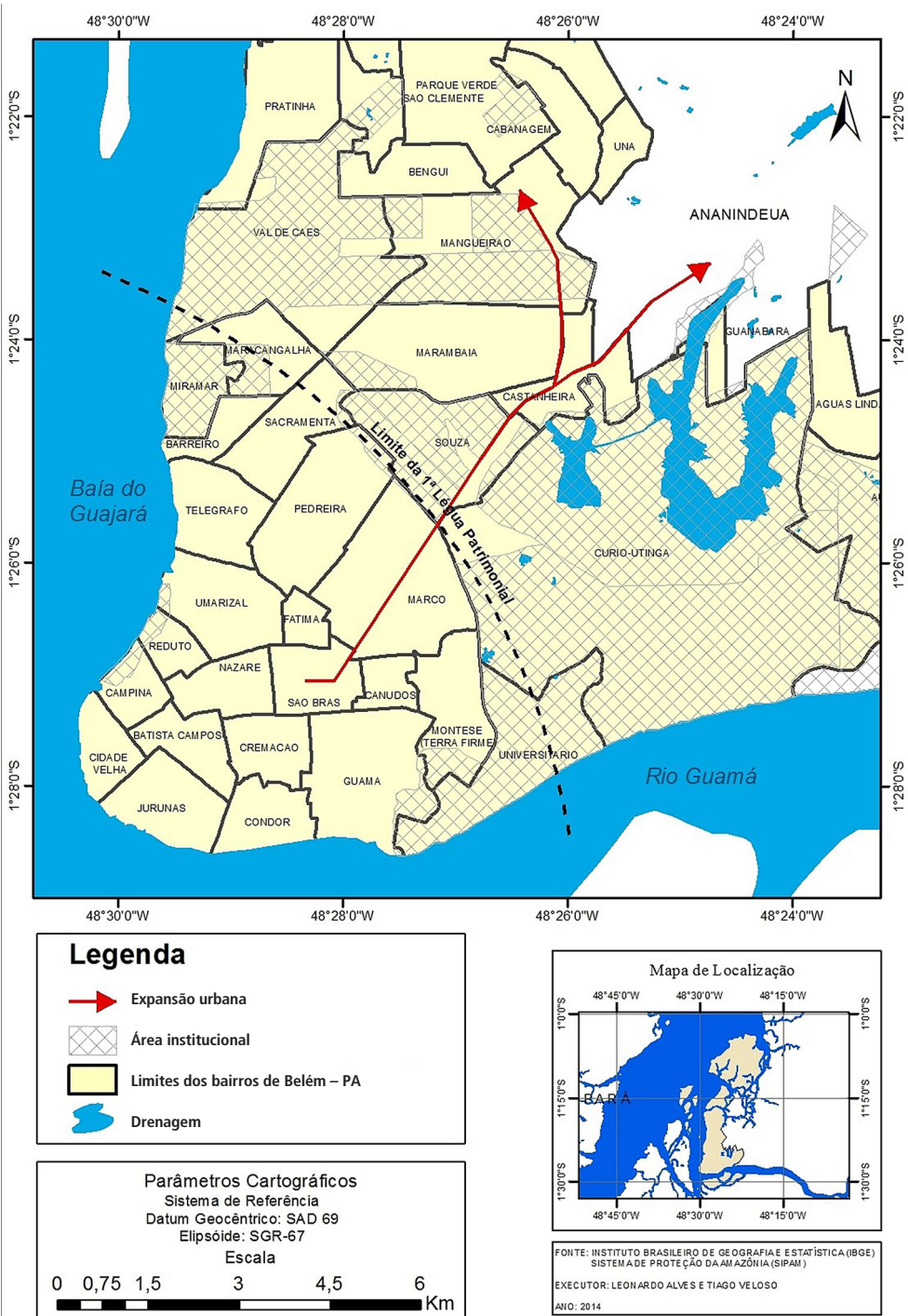
área urbana da cidade da chamada Primeira Léguas Patrimonial,¹ conforme pode ser visualizado no Mapa 1.

Se, de um lado, impõe-se o adensamento cada vez maior, incluindo processos de verticalização da área central, de outro lado, as transformações nas últimas décadas provocam alterações na paisagem desigual, observada a partir de favelas e baixadas² de Belém, expressões de uma metropolização que intensifica um tipo de periferização³ urbana. Para Trindade Jr. (1998), a formação de periferias no interior da área central da metrópole tinha estreita relação com essa configuração urbana limitada de então:

[...] a existência das áreas institucionais, contornando os limites da Primeira Léguas Patrimonial, impossibilitava a expansão contínua da cidade, tornando-a de difícil acesso, com poucos serviços e equipamentos urbanos; fato este que contribuía decisivamente para o adensamento populacional nas áreas mais centrais, inclusive nas baixadas, situadas aquém do “cinturão institucional”. (p. 125)

Até o momento contida por grandes áreas destinadas às instituições do Estado – o “cinturão institucional” –, só começa a ser rompida na década de 1960, consolidando o espraiamento da malha urbana em direção às duas principais vias, a rodovia BR-316 e a rodovia Augusto Montenegro, que passam a orientar, desde os anos 1980, o sentido de expansão. Mais recentemente, na década de 2000, essa expansão é flanqueada pela abertura de um terceiro vetor de interligação rodoviária do entorno da região metropolitana de Belém (RMB), com o sudeste do estado do Pará, a alça viária.⁴

Mapa 1 – Vetores da expansão do espaço urbano de Belém além do núcleo metropolitano



Fonte: Santos (2015).

Podemos verificar o processo de ocupação da cidade de Belém através de seus bairros. A Tabela 1 exemplifica como, nos anos 1960, os bairros mais populosos estavam no interior da Primeira Léguas Patrimonial (Marco, Umarizal, Jurunas, Guamá, Canudos, São Brás) – o que hoje é o núcleo metropolitano –, e como, progressivamente, a partir dos anos 1980 há um contínuo crescimento de bairros além dessa área, embora alguns deles continuem crescendo no interior da Primeira Léguas, especialmente aqueles ocupados por classes populares (Guamá, Jurunas e Terra Firme).

Ao mesmo tempo, a expansão da metrópole se dá em direção aos municípios periféricos, como Ananindeua e Marituba, configurando a área de expansão e dando nova forma ao antigo confinamento. Ananindeua chega a ter um crescimento demográfico da ordem de 18% na década de 1990, mesmo com seu território desmembrado para criação de novas municipalidades. Considerando período mais recente, os anos 2000, todos os municípios da Região Metropolitana apresentam crescimento maior que Belém, conforme pode ser observado na Tabela 2.

Tabela 1 – Belém: bairros mais populosos (1960, 1985, 1996 e 2010)

Bairros	1960	Bairros	1985	Bairros	1996	Bairros	2010
Marco	40.550	Guamá	104.067	Guamá	97.833	Guamá	102.124
Umarizal	33.289	Marambaia	102.365	Pedreira	69.152	Pedreira	69.608
Telégrafo	30.148	Pedreira	85.767	Marco	68.844	Marambaia	66.708
Jurunas	29.969	Marco	84.261	Jurunas	66.062	Tapanã	66.669
Pedreira	25.619	Jurunas	81.334	Marambaia	64.357	Marco	65.844
Guamá	23.400	Souza	80.433	Terra Firme	53.136	Jurunas	64.478
Sacramenta	20.773	Telégrafo	59.701	Sacramenta	43.239	Terra Firme	63.191
Canudos	15.686	Condor	56.115	Telégrafo	40.618	Coqueiro	51.776
São Brás	15.049	Terra Firme	54.985	Tapanã	38.214	Sacramenta	44.413
Souza	14.567	Cremação	40.346	Coqueiro	33.024	Telégrafo	42.953

Fonte: Penteado (1968), Rodrigues (1996), Belém (1998 e 2010), Pará (2011 e 2012).
Organização: Tiago Veloso dos Santos.

Tabela 2 – RMB: taxa de crescimento dos municípios (1980, 1991, 2000 e 2010)

Municípios	1980 – 1991	1991 – 2000	2000-2010
Belém	2,65	0,32	0,85
Ananindeua	2,68	18,09	1,83
Benevides	10,73	- 7,02	3,81
Castanhal	-	-	2,56
Marituba	-	-	3,82
Santa Bárbara do Pará	-	-	4,18
Santa Isabel do Pará	3,01	2,93	3,24

Fonte: Pará (2010).

Organização: Tiago Veloso dos Santos.

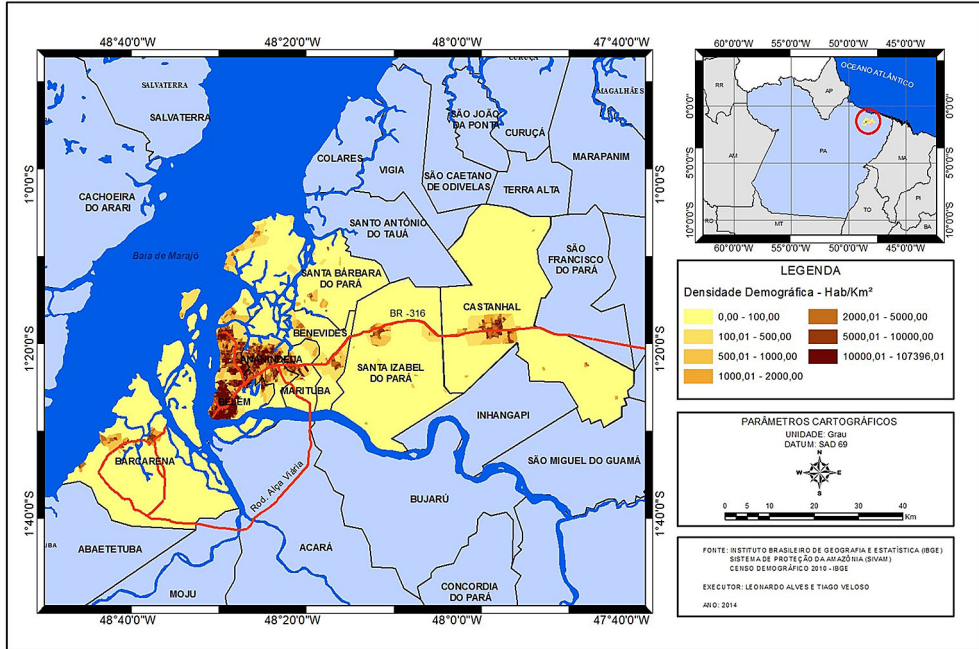
Por conseguinte, a estruturação da metrópole com concentração da maior parte de população de alta renda próxima ao centro e o espraiamento da malha urbana com ampla periferação geram um padrão de segregação, assemelhado ao da cidade pré-industrial, fato explicado pelo superdimensionamento do setor terciário e pelo pouco dinamismo da produção industrial, além de seus fatores de dispersão espacial, que implicam a concentração de atividades na área próxima ao centro. Ademais, a acentuada dotação irregular da infraestrutura urbana é um elemento que compõe essa estrutura (Trindade Jr, 1998).

A concentração da população de mais alta renda no núcleo metropolitano tem passado por alterações em período bastante recente. É representativo dessa tendência que Belém passe a receber investimentos imobiliários do porte de empreendimentos como o de Alphaville.⁵ Em Belém, esse empreendimento

está localizado em uma área afastada do centro da cidade, no distrito de Outeiro, que tem por característica ser área de moradia de classes de renda mais baixa e também área de lazer popular, o que de certa forma contradiz o esforço das classes de alta renda em Belém em se manter próximas ao centro.

Além disso, reafirma a tendência, que aqui estamos apresentando, de dispersão do espaço metropolitano⁶ de Belém, só que dessa vez não apenas a partir da periferação das classes populares, como definida por Trindade Jr. (ibid.), mas também com a suburbanização⁷ de parcela das classes de alta renda. O Mapa 2 apresenta a estrutura dispersa do espaço metropolitano de Belém em virtude dessas características de periferação e suburbanização. Observa-se a presença de significativas aglomerações urbanas ao longo dos vetores de expansão metropolitana de Belém.

Mapa 2 – RMB: densidades demográficas (2014)



Fonte: Santos (2015).

Além do padrão de ocupação e da distribuição demográfica, consideram-se as áreas industriais como elementos que compõem a estrutura metropolitana de Belém. Essas áreas industriais marcam pequena presença no espaço metropolitano, posto que Belém, ao contrário de

outras metrópoles brasileiras, não teve sua urbanização estimulada em torno de um processo de industrialização.⁸ De fato, considera-se baixa a importância do setor industrial na composição da economia urbana da Belém metropolitana, conforme pode ser observado na Tabela 3.

Tabela 3 – Pará: *ranking* dos maiores municípios no Valor Adicionado industrial

Ranking	Municípios	Part. (%)	Ranking	Municípios	Part. (%)
1º	Parauapebas	27,61	1º	Parauapebas	46,74
2º	Belém	13,36	2º	Belém	8,59
3º	Barcarena	11,99	3º	Tucuruí	7,77
4º	Tucuruí	9,21	4º	Barcarena	6,38
5º	Marabá	5,22	5º	Canaã dos Carajás	4,36
6º	Ananindeua	3,91	6º	Marabá	3,39
7º	Canaã dos Carajás	3,48	7º	Ananindeua	2,50
8º	Oriximiná	2,12	8º	Oriximiná	2,29
9º	Paragominas	1,57	9º	Paragominas	1,80
10º	Benevides	1,75	10º	Juruti	1,09

Fonte: Pará (2012).

Mesmo quando consideramos a participação da Região Metropolitana de Belém (RMB), apenas Ananindeua tem algum nível de atividade industrial significativa. Contraditoriamente, a experiência bem-sucedida de implantação de polos industriais se deu fora do município de Belém. Referimo-nos à experiência realizada em Barcarena, município que conforma a atual configuração do espaço metropolitano belenense.

O polo industrial de Barcarena foi definido como um dos projetos componentes do então Programa Grande Carajás (PGC) com objetivo de implantação de uma planta industrial voltada para o beneficiamento de alumínio, caulim e alumina,⁹ distando cerca de trinta e seis quilômetros de Belém. A proximidade desse polo da influência metropolitana de Belém acaba sendo um elemento que amplia as relações entre a metrópole e o polo industrial. Para Trindade Jr. (2010), embora os planos iniciais de instalação do complexo Albras-Alunorte, do sistema rodoviário, portuário e a *company-town* tivessem objetivo de conformar um polo microrregional independente de Belém, essa pretensa autonomia não se confirmou, fazendo com que cada vez mais a influência da metrópole se fizesse presente, e torna-se possível desde a instalação da Alça Viária, que aproxima a influência metropolitana no pólo industrial, fazendo com que exista um espraiamento do espaço metropolitano, possibilitado pela rapidez dos fluxos existentes entre Belém e Barcarena. Essa característica de reestruturação da metrópole se expressa com a construção de grandes objetos – fixos que coordenam os fluxos no entorno regional –, da qual a implantação da Alça Viária é expressão; que nos remete à interpretação de Gottdiener (2010, p. 14):

Em lugar da forma compacta de cidade, que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social.

Portanto, se a forma urbana da metrópole se apresentou em um primeiro momento confinada, e a partir dos anos 1980 em diante assumiu seu caráter disperso, na atualidade se observa cada vez mais uma complexificação da metropolização em âmbito regional, não mais limitada ao entorno imediato de expansão urbana, mas também viabilizada através do aumento de fluxos, da implantação de infraestrutura de circulação material e da ampliação da influência da metrópole sob a região. Para Trindade Jr. (1998 e 2006), isso configura um espaço metropolitano que não está limitado aos municípios constituintes da região metropolitana, como temos afirmado ao longo deste trabalho, e, esquematicamente, pode ser organizado em setores, conforme apresentado no Quadro 1.

Nessa estrutura, o núcleo da metrópole é formado pelos bairros centrais de Belém localizados no perímetro da Primeira Léngua Patrimonial da cidade, seja por bairros de alta renda e de classes médias altas, seja também por bairros populares, geralmente em áreas de baixada, conhecidas pela sua precariedade em termos de serviços e equipamentos urbanos, apesar de próximas ao centro. Esse núcleo, área mais valorizada da cidade, graças ao padrão de concentração de serviços, empregos e equipamentos urbanos, nas últimas duas décadas vem passando por aumento da densidade,

Quadro 1 – Belém: estrutura metropolitana

Setores principais	Subdivisões	Caracterização principal	Municípios
Primeira Léngua Patrimonial (Área central metropolitana)	Núcleo Histórico	Bairros antigos com funções comerciais, portuários, de serviços e residencial.	Belém
	Bairros Pericentrais	Bairros antigos ou recentes predominantemente de classes médias e altas.	Belém
	Baixadas	Bairros residenciais recentes de classes populares e com infraestrutura precária.	Belém
Áreas de transição	Áreas Institucionais	Áreas destinadas a instituições públicas civis e militares.	Belém
	Áreas Residenciais	Bairros residenciais recentes de classes médias baixas e baixas.	Belém
Áreas de expansão	Vetor 1 (rodovia Augusto Montenegro)	Setores industriais ou residenciais recentes e predominantemente populares	Belém
	Vetor 2 (rodovia BR-316)	Setores industriais ou residenciais recentes e predominantemente populares	Ananindeua, Marituba, Santa Bárbara, Benevides, Santa Isabel, Castanhal
	Vetor 3 (Alça Viária)	Setores industrial, portuário e residencial recentes	Acará, Barcarena, Abaetetuba

Fonte: Trindade Jr. (2006).

especialmente na forma de verticalização, como relatado por Oliveira (2007), que considera que as novas tendências da verticalização de Belém têm se apresentado com novas modalidades de seletividade social, incorporação de sofisticados equipamentos de lazer e altos preços dos imóveis, ou seja, delineando o reforço da tendência de segregação socioespacial para segmentos sociais de alta classe e de alta classe média na área central da metrópole.

As áreas de transição são identificadas pelos grandes espaços destinados a órgãos e instituições públicas e privadas, que, no passado, funcionaram como contenção à expansão da cidade, já ultrapassados, e que também contam com grau razoável de assentamentos residenciais, da baixa classe média que ainda consegue viver relativamente próxima ao núcleo metropolitano, contando com os serviços ofertados.

Por fim, as áreas de expansão da metrópole seguem a direção de três vetores. O primeiro, a rodovia Augusto Montenegro, que vai em direção aos distritos periféricos de Belém, como Icoaraci e Outeiro, em sua maior parte ocupados por classes populares. Esse vetor tem sido objeto de transformações recentes na dinâmica metropolitana de Belém, posto que, embora continue a ser um vetor no qual se encontra majoritariamente a presença de bairros e classe populares, tem apresentado mudanças qualitativas, especialmente com a configuração de uma frente de atuação do setor imobiliário local em estrita associação com o circuito imobiliário nacional.¹⁰ Essa expansão tem sido cenário de uma suburbanização de classes altas e médias, representado simbolicamente pela chegada do empreendimento Alphaville no distrito de Outeiro, mas também por inúmeros outros empreendimentos destinados às classes médias no mercado imobiliário belenense.

O segundo vetor é a rodovia BR-316 e segue em direção aos municípios periféricos da região metropolitana de Belém, particularmente Ananindeua, Marituba e Benevides, que foram os que mais cresceram nas últimas duas décadas, crescimento que se deu em parte pela periferização metropolitana de classes médias baixas e populares que saem do núcleo metropolitano em direção a esses municípios. O movimento dessas classes empobrecidas está relacionado à reestruturação metropolitana, decorrente da dinâmica regional, e se manifesta no âmbito da produção do espaço urbano da metrópole. Para Trindade Jr. (2000, p. 125):

[...] a periferização que se manifesta a partir da década de 1980 é uma das principais expressões espaciais da dispersão mencionada, revelando conflitos

e envolvendo agentes diferentes. Esse processo de reestruturação está vinculado à dinâmica de regionalização do espaço amazônico, mas tem definições no âmbito local, a partir da correlação de forças que se coloca entre os agentes produtores do espaço urbano.

A periferização metropolitana, principal elemento constituinte do vetor da BR-316, deu-se de forma estimulada pelo Estado, por exemplo, na política de habitação, através de suas Companhias de Habitação e construção de grandes conjuntos habitacionais, o que de fato ocorreu em Ananindeua na década de 1970. Mas também se deu na forma de estratégias de reprodução de classes populares, de forma “espontânea”, com as ocupações de áreas para construção de habitação por parte das populações de mais baixa renda. Já, nos anos 2000, a expansão desse vetor foi ampliada em direção a municípios mais distantes, como Santa Isabel do Pará, permitindo que se conformasse, no plano da paisagem urbana, uma descontinuidade territorial, mas reafirmando a contiguidade da malha metropolitana, especialmente pelos fluxos relacionados aos novos espaços de assentamentos de baixa renda nesse município e por dinâmicas e demandas relacionadas ao crescimento populacional e urbano, o que ratifica a necessidade de política de serviços metropolitanos comuns, conforme identificado por Cavalcante (2011). Além disso, esse vetor da BR-316 é configurado pela relação existente com o município de Castanhal, que, assim como Santa Isabel do Pará, foi recentemente reconhecido como integrante da RMB. Nesse município, segundo Alves (2012), a produção de espaços de moradia, a produção industrial e o acesso a serviços básicos consolidam práticas

espaciais que promovem uma relação de interdependência do município com a RMB, daí a sua institucionalização recente.

O terceiro e último vetor da expansão metropolitana de Belém segue a direção da Alça Viária rumo à integração da metrópole com as sub-regiões estaduais mais próximas, como o Baixo Tocantins e o Sudeste paraense, o que pressupõe a existência de uma metrópole mais integrada ao interior da região, daí afirmar-se a reestruturação da malha urbano-metropolitana de Belém a partir do desenho dessa nova estrutura dispersa. Nesse caso, conclui-se pela redefinição da dinâmica metropolitana recente, que, ampliada a partir desse vetor, consolida uma estrutura metropolitana mais complexa no contexto regional.

Manaus: do enclave industrial à metropolização concentrada

Em Manaus, é o período do auge da economia da borracha, na segunda metade do século XIX e nas duas primeiras décadas do século XX, que impulsiona o desenvolvimento de um modo de vida urbano. O crescimento de Manaus como cidade de referência regional data desse período, quando começou a experimentar as primeiras formas de desenvolvimento capitalista sob as bases agroexportadoras extrativistas, em decorrência da exploração dos recursos naturais com o látex da seringueira. Essa economia possibilitou a formação de uma base produtiva exclusivamente agroexportadora, sem estímulos para a prática de beneficiamento e transformação de produtos primários em secundários, do mesmo modo que desencadeou a existência

de um movimento migratório, sobretudo nordestino, que se constitui força de trabalho para maior produtividade de extração do látex. O término do período de expansão econômica e crescimento urbano provocado pela atividade gomífera até a primeira década do século XX foi seguido por um período de decadência¹¹ em aspecto econômico e demográfico e de declínio da expansão urbana.

Assim, o movimento de baixa expansão da malha urbana durante a primeira metade do século XX é, em parte, explicado pelo período de declínio que somente foi alterado na década de 1960, com a chegada dos programas de desenvolvimento regional, quando a cidade começa sua ascensão à condição de metrópole. A Tabela 4 mostra a evolução demográfica de Manaus, e são perceptíveis as mudanças entre os períodos, com o declínio da população após a década de 1910, o lento colapso da economia gomífera e já, na década de 1960 em diante, o rápido crescimento estimulado pela chegada dos programas de intervenção, da Zona Franca de Manaus (ZFM) e do Polo Industrial de Manaus (PIM).¹²

Acompanhando a tendência de expansão da população, percebem-se a intensificação da mancha urbana e o desenvolvimento da configuração do espaço metropolitano, como pode ser visto no Mapa 3. A evolução de Manaus e a expansão de áreas mais afastadas do centro da cidade só podem ser percebidas a partir da década de 1970. A mancha urbana cresceu desde a instalação do Polo Industrial e da Zona Franca.

Foi, portanto, necessária a criação de um tipo de centro diferenciado para as classes médias e altas, próxima à área original de ocupação urbana. Identificada, atualmente, como a

zona centro-sul¹³ de Manaus, dentro do padrão de divisão administrativa utilizado.

De fato, para Oliveira (1998), a superação desses limites se dá a partir de 1960, quando Manaus recebeu grandes investimentos na melhoria de sua infraestrutura visando à implantação da Zona Franca: construiu-se o aeroporto internacional Eduardo Gomes; o porto passou por reformas; e implantaram-se serviços de telecomunicações. Ratificando as mudanças, Ribeiro Filho (2011) afirma:

Com a consolidação da Zona Franca, na década de 1970, a cidade passou por transformações profundas, tanto em sua forma quanto em seu conteúdo social. Manaus deixou de ser a "Paris nos Trópicos", das grandes obras do Ciclo da Borracha, para tornar-se uma metrópole moderna, com todas as contradições econômicas, sociais e regionais. (p. 73)

A reformulação do perfil da cidade a partir da chegada dos empreendimentos industriais é marcante, com repercussão imediata na produção do espaço urbano. A partir de então, a paisagem da metrópole acompanha a dinâmica de reestruturação do espaço urbano na lógica da produção industrial, que adquire uma importância econômica própria, "comportando-se como segunda metrópole da Amazônia, com muitas funções inteiramente diversas daquelas que dão suporte às atividades econômicas de Belém (Ab'Saber, 2004). Assim, deixa de ser apenas um centro de ligação no fecho de um leque de longos roteiros fluviais da Amazônia ocidental. Com isso, o processo de urbanização do sítio urbano não cessou, embora tenha, ao longo de sua expansão, encontrado barreiras para o crescimento. Conforme Ribeiro Filho (2011, p. 85):

[...] ao norte, as áreas legalmente protegidas administradas pela União; a oeste, terrenos ocupados pelas forças armadas (Exército e Marinha); e a leste, além do distrito industrial que já necessita de mais espaços para funcionamento de suas instalações, tem-se o rio Puraquequara; para o lado sul-sudoeste, o rio Negro apresentava-se até então como um limite natural da expansão urbana.

A expansão da malha urbana foi estimulada por agentes do Estado e de mercado, especialmente o imobiliário. Por parte das ações do Estado, as mudanças das sedes administrativas dos governos do estado do Amazonas e da Prefeitura de Manaus, que tiveram sua localização na Área Central até a década de 1990, induziram ao crescimento da cidade:

O Governo do Estado funcionou no Palácio Rio Negro, localizado à Avenida Sete de Setembro, até meados dos anos 90, quando se mudou para a nova sede do bairro de Santa Etelvina, na zona norte da cidade. Atualmente a sede do Poder Executivo estadual funciona na Avenida Brasil, no bairro da Compensa, na Zona Oeste. A Prefeitura ocupou as instalações do Paço Municipal, situado à Praça D. Pedro II, até o ano de 1999. Posteriormente, transferiu-se para o centro administrativo no bairro da Compensa, na Zona Oeste. (Ibid.)

Dentre os fatores que explicam a descentralização dos centros administrativos da área central, destacam-se a demanda de novas instalações para comportar a atual estrutura administrativa e a ação tática dos governantes para ficar longe das manifestações que ocorriam em frente às sedes localizadas no centro, área de maior acessibilidade para a concentração de pessoas. Além do governo do Estado e

da prefeitura, a Assembleia Legislativa do estado do Amazonas e a Câmara Municipal de Manaus também transferiram suas instalações para outras zonas da cidade, fora da área central. Os argumentos de transferência de ambas são os mesmos do Poder Executivo estadual e municipal (ibid.).

Apesar de concordar com o autor em relação aos argumentos e fatores políticos na tática de descentralização das estruturas institucionais, percebemos um dado que está implícito nessa escolha, que é a descentralização administrativa como forma de planejamento da estrutura urbana e da malha metropolitana, como elemento que induz à ocupação de áreas da cidade. A Tabela 5 mostra como as zonas para as quais se deslocaram esses serviços foram as que mais apresentaram crescimento ao longo dos anos 1990 e 2000, período das mudanças descritas.

A ação do Estado em diferentes esferas administrativas tem um objetivo comum que é o de criar as condições de expansão

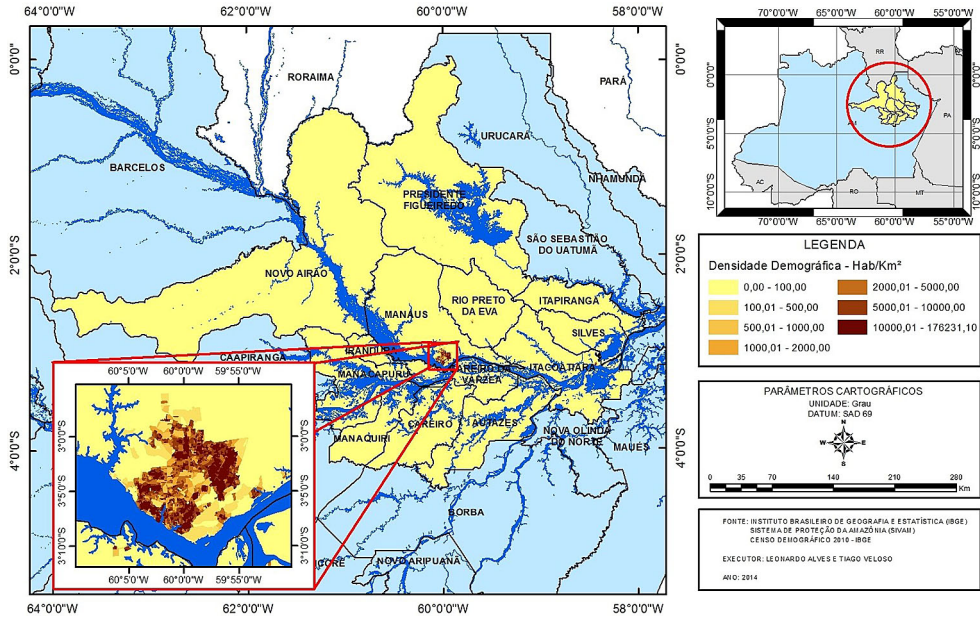
da metrópole para um de seus setores em um movimento da estrutura da metrópole com base em políticas de planejamento e de gestão do espaço. De fato, a produção do espaço manauara, também desigual pela natureza de sua urbanização, tende a produzir espaços que têm como característica a desigualdade manifestada a partir das formas de apropriação do uso do solo e da produção habitacional. Essa desigualdade está constituída na distribuição demográfica da população, bastante concentrada. O Mapa 4 expressa as distintas densidades demográficas na região metropolitana de Manaus (RMM) e deixa claro o perfil de concentração existente no espaço metropolitano manauara. Para Bartoli (2011), as diferenciações na produção do espaço urbano, em Manaus, conduzem à criação de um tipo de diferenciação social, na qual a própria natureza produzida emerge como privilégio das classes sociais de mais alta renda, oferecida aos consumidores e reforçando a autoss segregação.

Tabela 5 – Manaus: total de domicílios segundo as zonas urbanas (1991 a 2000)

Zonas urbanas de Manaus	Total de domicílios particulares permanentes, 1991	Total de domicílios particulares permanentes, 2000	% de crescimento no período 1991 a 2000
Zona centro oeste	24.880	32.342	29,99
Zona centro-sul	20.653	31.739	53,68
Zona leste	34.382	76.783	123,32
Zona norte	23.463	66.587	183,80
Zona oeste	38.508	47.952	24,53
Zona Sul	62.966	68.846	9,34

Fonte: IBGE (1991 e 2000); Amazonas (2006).

Mapa 4 – Densidades demográficas na RMM



Fonte: Santos (2015).

Assim como vimos na realidade metropolitana de Belém, é representativo dessa mudança qualitativa do espaço urbano em Manaus, a chegada de empreendimentos imobiliários de grande porte, destinados aos consumidores de alta renda, como o Alphaville. Ocorre que, diferentemente de Belém, e mesmo de outras cidades nas quais o Alphaville existe, em Manaus ele se localiza próximo ao núcleo metropolitano, justamente na área mais abastada da cidade, a zona centro-sul. A localização diferenciada do Alphaville em Manaus se dá por algumas razões específicas da estrutura urbana da metrópole, como a particularidade da concentração populacional e econômica no núcleo metropolitano, razão considerada quando da chegada do empreendimento, e da existência de amplas áreas verdes na cidade que não

somente poderiam ser utilizadas para construções do porte Alphaville, como a sua própria proximidade da floresta e da “natureza” é um elemento considerado quando se oferta o produto para o público-alvo específico.

[...] Assim a divisão social no espaço é representada pela divisão simbólica que se expressa na natureza produzida nos loteamentos fechados. O acelerado processo de formação de loteamentos fechados em Manaus está levando na zona oeste a formação de uma área de grande homogeneidade social, conferindo peso na reestruturação urbana, fazendo de uma das últimas áreas verdes de proteção ambiental da cidade (APA do Tarumã/Ponta Negra), alvo de empreendimentos imobiliários voltados para a classe média/alta. (Bartoli, 2011, p. 130)

Além disso, a expansão da ocupação da malha metropolitana não mais está restrita ao município de Manaus, como era até os anos 1990, mas também para além dos limites municipais. Essa expansão é recentemente viabilizada pela construção da ponte sobre o Rio Negro, que dá acesso rodoviário entre Manaus e alguns municípios do entorno, especialmente Iranduba e Presidente Figueiredo. A ponte é o mais importante objeto-símbolo da paisagem metropolitana de Manaus, expressando a chegada do urbano ao “outro lado do rio” e refletindo a superação dos obstáculos da natureza pela necessidade de expansão metropolitana.

Podemos dizer, portanto, que a estrutura metropolitana de Manaus está intrinsecamente associada, no plano regional, às políticas de desenvolvimento que produziram o Polo Industrial e a Zona Franca como pilares de sua expansão urbana e do crescimento econômico. No plano intraurbano, a importância do setor industrial é inegável na produção do espaço urbano, a ponto de ser um elemento estruturante na sua produção, em conjunto com as áreas residenciais e a mais recente tendência de criação de áreas verdes na metrópole. Quando consideramos essas características do espaço metropolitano de Manaus e as associamos as suas zonas principais e as suas tendências de crescimento e vetores de expansão, temos um quadro que revela o que é a estrutura metropolitana em aspecto geral.

No núcleo metropolitano, localizam-se as principais áreas de residência das classes médias e altas, particularmente na zona sul e centro-sul da cidade. Há uma concentração de serviços, bens e equipamentos urbanos nessas áreas. Entretanto, o núcleo não é

exclusivamente ocupado por essas classes de renda mais altas.

Convivem, também, setores de rendas médias, margeando a zona centro-sul, e mesmo populações de baixa renda, especialmente no entorno dos igarapés. Com isso, as áreas residenciais das camadas de renda alta também se localizam nas proximidades do centro, refletindo, de certa forma, um cenário de segregação intraurbano, mimetizando um tipo particular de metrópole corporativa, com fortes interesses dos agentes responsáveis pela capacidade de produção industrial. Ao contrário de Belém, não se visualiza, ao menos até o momento, um movimento de suburbanização das classes de alta renda.

As áreas de transição e ocupação consolidadas são identificadas a partir de dois perfis de ocupação. Na zona centro-oeste, destacam-se bairros residenciais de classes médias baixas, seguindo o vetor de expansão da BR-174. Já, na zona leste, predominam as áreas industriais reservadas ao polo industrial de Manaus, bem como setores de residência recente de caráter popular. De fato, dada a característica mononucleada da metrópole e seu perfil de concentração, as áreas residenciais populares localizam-se dentro do município de Manaus, mas em áreas relativamente distantes do centro da cidade, caracterizadas com baixa oferta de infraestrutura e serviços urbanos, seja nas áreas de transição, seja nas áreas de expansão, especialmente a zona norte da cidade.

Sendo assim, percebe-se que a característica mononucleada continua sendo o elemento para compreender a estrutura metropolitana de Manaus, ainda que, em tempos recentes, uma expansão em direção a municípios vizinhos, como Iranduba, esteja em processo,

Quadro 2 – Manaus: estrutura metropolitana

Setores principais	Subdivisões (zonas)	Caracterização principal	Municípios
Núcleo Metropolitano	Zona sul (núcleo histórico)	Bairros antigos com funções comerciais, portuárias, de serviços e residencial.	Manaus
	Zona sul bairros pericentrais	Bairros antigos e recentes predominantemente de classes médias e altas.	Manaus
	Áreas precárias (próximas aos igarapés)	Bairros residenciais recentes de classes populares e com infraestrutura precária.	Manaus
	Zona centro-sul bairros pericentrais	Bairros residenciais de classes médias.	Manaus
Áreas de transição e ocupação consolidada	Zona centro-oeste bairros pericentrais e vetor de expansão da BR-174	Bairros residenciais de classes médias e altas.	Manaus
	Zona leste áreas industriais (polo industrial de Manaus)	Setores industriais e institucionais, como setores de residência recente e predominantemente populares.	Manaus
Áreas de Expansão	Zona oeste Vetor (BR-174. AM-010)	Bairros residenciais recentes de classes médias, altas (Alphaville) e classe baixa.	Manaus Iranduba Presidente Figueiredo
Áreas de Expansão	Zona norte	Bairros residenciais recentes de classes médias-baixa e classe baixa (grandes conjuntos habitacionais).	Manaus
Espaços metropolizados	Vetor (BR-174. AM-010)	Municípios com intensidade de fluxos comerciais e de atividades turísticas.	Presidente Figueiredo Rio Preto da Eva

Elaboração: Próprio autor.

particularmente orientado pela duplicação da BR-174 e claramente estimulado pela construção da ponte sobre o rio Negro.

Considerações finais

O quadro geral de análise das estruturas metropolitanas em Belém e Manaus oferece a compreensão desses aglomerados urbanos a partir de uma caracterização regional.

É possível identificar, no âmbito das particularidades apresentadas, aspectos de diferenciação na configuração das duas metrópoles, levando a algumas conclusões sobre a estrutura e a natureza da urbanização e metropolização na Amazônia.

Em primeiro, a metropolização é intensificada a partir dos processos de integração regional via projetos de integração nacional e desenvolvimento regional. O padrão intraurbano das metrópoles é influenciado por essas

dinâmicas regionais, que interagem com capitais internos às aglomerações, ligados, portanto, a ações, agentes e redes de agentes locais, o que nos leva a afirmar que, no caso amazônico, mais particularmente no caso de Belém e Manaus, a dinâmica regional está presente no âmbito da organização desses espaços.

Ainda assim, o fato de que o movimento de integração da região em uma dinâmica de fronteira, orientada pelo Estado brasileiro, não faz com que simplesmente as estruturas urbanas das metrópoles apresentem um padrão comum. Ao contrário, as particularidades metropolitanas assumem forma quando consideramos os distintos modos com os quais cada uma dessas referências teve o processo de metropolização induzido.

Em Belém, a execução de grandes projetos de desenvolvimento regional no interior da Amazônia central, indiretamente, mobilizou a reestruturação urbana e a consequente metropolização do espaço. O histórico papel de referência urbana na região combinado aos movimentos de migração da força de trabalho advinda do encerramento do período de construção das obras condicionaram a estrutura metropolitana dispersa de Belém, viabilizada inicialmente nas décadas de 1980 e 1990 pela periferização das classes populares e, mais recentemente, a partir dos anos 2000, por movimentos iniciais de suburbanização das classes médias. Além claro, da alocação de grandes objetos urbanos que intensificam a expansão do espaço metropolitano.

Em Manaus, a metropolização foi induzida de forma mais direta, em virtude da implantação de uma Zona de Livre Comércio combinada com um polo industrial moderno, elementos que dinamizaram a urbanização mais intensa

da Amazônia ocidental, até então estabilizada no pós-período da economia gomífera. O núcleo industrial e as atividades comerciais propiciaram o estabelecimento de uma estrutura metropolitana concentrada, no aspecto demográfico ou produtivo e na dimensão da expressão espacial da distribuição da riqueza.

Em segundo, as duas metrópoles apresentam sérias tendências de segregação socioespacial, embora não se possa, de forma alguma, afirmar que essa é uma particularidade amazônica. A periferização, elemento comum às duas estruturas metropolitanas destacadas, também aparece como um elemento de diferenciação.

Em Belém, a periferização ajuda a configurar uma malha metropolitana mais dispersa em virtude da tendência de ocupação de áreas mais distantes pelas populações de baixa renda, o que configura um tipo de segregação socioespacial bem definido, com uma clara expressão de distanciamento das classes populares em relação a serviços e bens do núcleo metropolitano. Além disso, a mais recente tendência de suburbanização de classes médias e altas vem acompanhada de alocação de infraestrutura urbana, especialmente na descentralização de atividades terciárias e na intensificação de espaços residenciais ao estilo "condomínio fechado", especialmente nos vetores da avenida Augusto Montenegro e da BR-316.

Em Manaus, a periferização é basicamente interna ao município, mas, mesmo assim, localizada na periferia distante (setor norte) da metrópole, reafirmando o perfil concentrado e mononucleado da estrutura metropolitana manauara. Não foram verificadas tendências expressivas de periferização ou mesmo

suburbanização, ainda que alguns elementos espaciais induzidos pela ponte sobre o Rio Negro tenham sido objetos de observação, mostrando a necessidade de mais pesquisas.

Por fim, a partir da literatura sobre as duas metrópoles e os dados coletados e analisados, apresentamos a ideia de uma reestruturação metropolitana na Amazônia a partir dessas duas metrópoles, que se expressam de forma diferenciada, dados os perfis distintos de estruturação urbana desses espaços.

Em Belém, a reestruturação é definida, desde a década de 1990 (Trindade Jr., 1998 e 2000) pela mudança na forma de distribuição das populações nos municípios que conformam o espaço metropolitano. A metrópole apresentava uma forma confinada, que perdurava até a década de 1960, ou seja, com concentração de populações nas áreas centrais ou no entorno da área central, ainda que vivendo em áreas bastante precarizadas, as baixadas.

A partir dos anos 1980 em diante, o espaço metropolitano assume uma forma dispersa, com grande parte da população indo em direção às áreas distantes e cada vez mais periféricas na conformação desse espaço, gerando, portanto, um tipo de metropolização com

periferização. Mais recentemente, essa reestruturação tem levado adiante uma relação mais próxima da metrópole para com regiões do interior do estado do Pará, notadamente o baixo Tocantins e o sudeste paraense, estimulada por uma infraestrutura multimodal (rodovia, hidrovias, aeroportos) que compõe um cenário de uma metropolização cada vez mais ampliada e complexa nessa porção da Amazônia.

Em Manaus, a reestruturação acontece a partir de uma tendência de expansão do espaço metropolitano em direção aos municípios que compõem a região metropolitana de Manaus. Essa tendência é incentivada pela construção, no território, de grandes objetos urbanos, como a ponte sobre o rio Negro, além de incentivos do Estado e investimentos do mercado no setor imobiliário em direção a esse vetor de expansão, rompendo, portanto, com o padrão de metrópole mononucleada de Manaus até então.

As diferenciações regionais dessas duas estruturas metropolitanas demonstram como é problemática, para a gestão territorial, a organização de um padrão único de planejamento e ordenamento, especialmente quando pensados externamente à realidade que buscam intervir.

Tiago Veloso dos Santos

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará. Belém, PA/Brasil.
tiago.veloso@ifpa.edu.br

Notas

- (1) Área de terra de aproximadamente 4.110 ha, que constituiu o patrimônio fundiário inicial da municipalidade, doado pela Coroa Portuguesa em 1627 (Trindade Jr., 1998, p. 113).
- (2) Segundo Trindade Jr. (1998, p. 5), a denominação “baixadas” em Belém decorre das condições topográficas originais de áreas da cidade, que correspondem ao nível da planície de inundação, constantemente alagada ou sujeita a inundações durante determinadas épocas do ano e que chegava a compor cerca de 40% do sítio urbano.
- (3) A periferação que se manifesta, a partir da década de 1980 em Belém, é uma das principais expressões espaciais da dispersão do espaço urbano. Esse processo de reestruturação está vinculado à dinâmica verificada no espaço regional, mas tem definições no âmbito local, a partir da correlação de forças que se coloca entre os agentes produtores do espaço urbano (Trindade Jr., 1998, p. 91).
- (4) A “Alça Viária”, rodovia PA-483, oficialmente Sistema de Integração do Pará, é um complexo de pontes e estradas com 74 km de rodovias e 4,5 km de pontes, construído para integrar a região metropolitana de Belém ao interior do estado.
- (5) “Alphaville” tem se caracterizado, desde os anos 1970, como empreendimento imobiliário horizontal exclusivo para classes de alta renda. A primeira experiência aconteceu há 40 anos e foi desenvolvida na Grande São Paulo, em setembro de 1973 (Alphaville, 2013).
- (6) Para os objetivos deste trabalho é necessário esclarecer a distinção entre o significado de espaço metropolitano e de região metropolitana. O espaço metropolitano refere-se a um tipo de forma espacial, que não se limita ou confunde com o seu aspecto institucional, mas é uma ampla unidade socioespacial, na qual o capitalismo contemporâneo busca acelerar as tendências de acumulação através da ampliação do espaço urbano (Castells, 1999, p. 18). A região metropolitana, por sua vez, refere-se, exclusivamente, ao arranjo institucional utilizado para fins de planejamento e gestão territorial por parte do Estado. E, no caso brasileiro, é comum que a região metropolitana, muitas vezes, seja uma área bastante distinta do espaço metropolitano.
- (7) Um tipo de suburbanização que não é a simples reprodução de esquemas de cidades de países desenvolvidos, mas refere-se à preferência de parcelas das classes médias e altas por distanciamento do centro das cidades, sem abrir mão de uma oferta de serviços e equipamentos urbanos, públicos e privados, e com garantias de acessibilidade do ponto de vista da mobilidade urbana, em geral possibilitada pelo veículo automotivo particular.
- (8) O que não quer dizer que o espaço metropolitano belenense não seja marcado pela existência de estruturas industriais. De fato, pode-se contabilizar duas iniciativas de implantação de estruturas industriais como reflexo das políticas de desenvolvimento regional do final dos anos 1970. O Distrito Industrial de Ananindeua, criado em 1979, pelo governo do estado do Pará e o Distrito Industrial de Icoaraci, localizado dentro do município de Belém, no distrito de Icoaraci, criado no mesmo período a partir de incentivos da Sudam e do Basa.

- (9) Desde os anos 1970, o governo federal havia designado a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), na época estatal, para formar joint ventures com o intuito de viabilizar a produção de alumina e alumínio no distrito industrial de Barcarena. O projeto teve participação do capital internacional japonês. Em 1975, decidiu-se pela separação do empreendimento em duas empresas, uma responsável pela produção de alumina e outra pelo alumínio primário. Passaram, então, a ser negociados como investimentos independentes. Assim, consolidou-se, em 1978, a Alumina do Brasil S.A. (Alunorte) e a Alumínio do Brasil S.A. (Albras), ambas resultantes de associações entre a CVRD e a Nippon Amazon Aluminiun Corporation (Naac), consórcio que envolvia 33 empresas e o próprio estado japonês. Sob tais condições de funcionamento, a Albras instalou-se no distrito industrial de Barcarena, próximo ao porto de Vila do Conde, construído pelo governo federal, por meio da Portobrás, para atender às demandas de carga e descarga da produção do alumínio. Já a implantação da malha viária foi efetivada pelo governo estadual.
- (10) Em pesquisa recente, Ventura Neto (2012) apresenta as transformações do circuito imobiliário em Belém como decorrentes de transformações relacionadas ao processo de financeirização do circuito imobiliário nacional. As mudanças recentes do setor imobiliário local, que passa a atuar em conjunto com o circuito nacional, baseado em lógicas de acumulação financeira, alteram a atuação imobiliária em Belém, marcando o momento atual pela entrada de incorporadoras nacionais de capital aberto no mercado local, que atuam no espaço urbano da cidade e leva à consolidação de duas frentes de atuação do setor imobiliário local; a área central (Primeira Légua Patrimonial), na forma da verticalização, e o eixo de expansão da rodovia Augusto Montenegro (Segunda Légua Patrimonial), a partir da alocação de recursos para a formação de uma nova fronteira urbano-imobiliária na cidade (Ventura Neto, 2012).
- (11) Embora a interpretação da Manaus em crise após o período da economia gomífera seja recorrente, existem interpretações que contestam essa ideia como um mito consolidado por uma classe social específica que se beneficiava desse momento, como proposta por Oliveira e Schor (2009), para quem a crise da cidade ou a cidade em crise que caracteriza Manaus a partir da decadência da economia da borracha é um mito, porque tem dimensões diversas para segmentos diferenciados da população.
- (12) A Zona Franca de Manaus tornou-se um polo de isenção fiscal na Amazônia pelo decreto-lei 288, de 1967. Inicialmente estava restrita à cidade de Manaus, tendo sido ampliada para toda a Amazônia ocidental, compreendendo os estados do Amapá, Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre e correspondendo a 25% do território nacional. Também foi instalado o distrito industrial, baseado na montagem de componentes da indústria eletroeletrônica.
- (13) Para fins de ordenamento territorial e administrativo pelo poder público municipal, a cidade de Manaus é sub-dividida em zonas, a saber: zona Norte, zona Leste, zona Sul, zona Centro-Sul, zona Oeste, zona Centro-Oeste. Necessário dizer que, além de ser apenas um recorte administrativo, essa é uma divisão aceita e muito utilizado pela sociedade manauara de forma geral na compreensão de seu espaço urbano.

Referências

- AB'SABER, A. (2004). "A cidade de Manaus". In: AB'SABER, A. (org.). *Amazônia: do discurso à práxis*. São Paulo, Edusp.
- ALPHAVILLE. Disponível em: <www.alphaville.com.br>. Acesso em: 20 dez 2013.
- ALVES, C. S. D. (2012). *Formas espaciais recentes da urbanização da Amazônia: a dinâmica socioespacial do Município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana de Belém*. Dissertação de mestrado. Belém, Universidade Federal do Pará.
- AMAZONAS (2006). *Atlas Municipal Desenvolvimento Humano em Manaus*. Manaus, Fundação João Pinheiro.
- _____ (2011). *Síntese econômica do Estado do Amazonas*. Manaus, Seplan.
- _____ (2012). *Anuário estatístico 2011*. Manaus, Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico.
- _____ (2013). *Anuário estatístico 2012*. Manaus, Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico.
- BARTOLI, E. (2011). "Mercantilização da natureza, loteamentos fechados e apropriação da terra urbana na cidade de Manaus". In: OLIVEIRA, J. A. (org.). *Espaços urbanos na Amazônia: visões geográficas*. Manaus, Valer.
- BECKER, B. (1990). *Amazônia*. São Paulo, Ática.
- _____ (2001). Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? In: Modelos e cenários para a Amazônia: o papel da ciência. *Parcerias Estratégicas*, n. 12, pp. 135-159.
- BELÉM (1998). *Anuário Estatístico de Belém (1996)*. Belém, Segep.
- _____ (1999). *Anuário Estatístico Municipal (1998)*. Prefeitura de Belém.
- _____ (2010). *Plano Diretor de Belém (2008)*. Belém.
- BROWDER, J. O. e GODFREY, B. J. (2006). *Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira*. Manaus, Edua.
- CASTELLS, M. (1999). *A sociedade em rede*. São Paulo, Paz e Terra.
- CAVALCANTE, F. C. (2011). *Metropolização e dispersão urbana na Amazônia: a dinâmica socioespacial do município de Santa Isabel no contexto da urbanização belenense*. Dissertação de mestrado. Belém, Universidade Federal do Pará.
- 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.
- FIRMINO NETO, T. (2005). *A segregação espacial e a gestão estatal na regulação do espaço urbano*. Dissertação de Mestrado. Manaus, Universidade Federal do Amazonas.

- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) – Sistema IBGE de Recuperação de Dados (2010). Informações dos Censos demográficos brasileiros: 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010. Brasília, IBGE.
- GOTTDIENER, M. (2010). *A produção social do espaço urbano*. São Paulo, Edusp.
- LENCIONI, S. (2006). “Reconhecendo Metrôpoles: território e sociedade”. In: SILVA, C. A. da; FREIRE, D. G. e OLIVEIRA, F. G. de (orgs.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro, DP&A/Faperj.
- _____. (2008). “Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo”. In: PEREIRA, P. C. X. e HIDALGO, R. (orgs.). *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en America Latina*. Santiago, PUC-Chile.
- MOREIRA, E. (1989). Belém e sua expressão geográfica. In: PARÁ. Obras reunidas de Eidorfe Moreira. Belém, Cejup, v.1.
- OLIVEIRA, J. A. (2011). *Espaços urbanos na Amazônia: visões geográficas*. Manaus, Valer.
- OLIVEIRA, J. A. e SCHOR, T. (2009). “Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional”. In: CASTRO, E. (org.). *Cidades na floresta*. São Paulo, Annablume.
- OLIVEIRA, J. M. G. C. (2007). A verticalização nos limites da produção do espaço: parâmetros comparativos entre Barcelona e Belém. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 9. *Anais...* Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- PARÁ (2010). *Produto interno bruto dos municípios do Pará: 2009*. Belém, Idesp.
- _____. (2011). *Produto interno bruto Municipal: 2010*. Belém, Idesp.
- _____. (2012). *Produto interno bruto dos municípios do Pará em 2010*. Belém, Idesp.
- _____. (2012a). *Produto interno bruto dos municípios do Pará: 2010*. Belém, Idesp.
- _____. (2012b). *Produto interno bruto Municipal: 2011*. Belém, Idesp.
- PENTEADO, A. R. (1968). *Belém do Pará: estudo de geografia urbana*. Belém, UFPa (Imprensa Universitária).
- RIBEIRO FILHO, V. (2011). “Novas centralidades em Manaus”. In: OLIVEIRA, J. A. (org.). *Espaços urbanos na Amazônia: visões geográficas*. Manaus, Valer.
- RODRIGUES, E. B. (1996). *Aventura urbana: urbanização, trabalho e meio ambiente em Belém*. Belém, Naes.
- SANTOS, M. (2004). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Edusp.
- SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. (2001). *O Brasil. Território e sociedade no início do século 21*. Rio de Janeiro, Record.
- SANTOS, T. V. (2015). *Metrópole e região na Amazônia: trajetórias do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís*. Tese de Doutorado. Belém, Universidade Federal do Pará.

TRINDADE JR., S. C. C. (1998). *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. Tese de Doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.

_____ (2000). A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana. *Revista Geografares*. Vitória, v. 1, n. 1.

_____ (2006). Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. *Revista Terra Livre*. São Paulo, v. 26, pp. 177-194.

_____ (2010). Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista IEB*. São Paulo, n. 50, pp. 13-137.

VENTURA NETO, R. (2012). *Circuito imobiliário e a cidade: coalizões urbanas e dinâmicas de acumulação do capital no espaço intraurbano de Belém*. Dissertação de Mestrado. Belém, Universidade Federal do Pará.

VICENTINI, Y. (2004). *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba, Editora da UFPR.

VILLAÇA, F. (1998). *Espaço Intraurbano no Brasil*. São Paulo, Fapesp/Lincoln Institute.

_____ (2012). La Estructura urbana de Buenos Aires. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 14, n. 1.

Texto recebido em 28/maio/2017

Texto aprovado em 10/nov/2017