

OS GRANDES OBJETOS URBANOS: CONDIÇÃO, MEIO E PRODUTO DA METROPOLIZAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

The great urban objects: condition, means and product of regional metropolization in the Brazilian Amazon

Los grandes objetos urbanos: condición, medio y producto de la metropolización regional en la Amazonia
brasileira

Tiago Veloso dos Santos
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA)
tiagoveloso2003@yahoo.com.br

Isaque dos Santos Sousa
Universidade do Estado do Amazonas
isousa@uea.edu.br

Susane Patrícia Melo de Lima
Universidade do Estado do Amazonas
splima@uea.edu.br

Resumo

Analisa-se a importância das metrópoles regionais Belém e Manaus como elementos de maior expressão da difusão da metropolização. A atual configuração metropolitana dessas cidades passa pela produção de grandes objetos urbanos que têm papel essencial na indução da expansão urbana e estruturação da metropolização regional, fato que pode ser observado a partir da construção dos mesmos no contexto de efetivação da metropolização regional. A teorização proposta por Santos (2008) acerca da importância dos grandes objetos na Amazônia é o ponto de partida desta reflexão, bem como, a tendência atual da metropolização do espaço. Ainda sob o aspecto metodológico, estabeleceu-se como percurso desta pesquisa: i) o levantamento bibliográfico de caráter teórico e empírico da temática analisada; ii) levantamento documental acerca dos grandes objetos aqui destacados; iii) coleta de iconografia representativa da época as quais esses objetos são efetivados no espaço urbano e sua importância na disseminação de uma narrativa metropolitana regional. Sendo assim, aponta-se uma metropolização regional que engendra novas configurações espaciais, ora densas e bem articuladas, ora descontínuas e dispersas quando se comparam as duas realidades empíricas, podendo-se contrapor processos históricos e naturais aos processos políticos e econômicos do plano global, regional ou mesmo local que são produtos de um tempo em que o urbano e o metropolitano tendem a ser hegemônicos.

Palavras-Chave: metropolização regional; grandes objetos; Belém; Manaus

Abstract

The importance of regional metropolises of Belém and Manaus is analysed from the diffusion of the metropolization. A current metropolitan configuration of those cities pass by the production of great urban objects that have a essential function in the induction of urban expansion and structuring of regional metropolization, that is a fact that can be observed from the construction of them in context of regional metropolization effectiveness. The theorization proposed by Santos (2008) about the importance of great objects in the Amazonia is the starting point of this reflection, as well as the current trend of space metropolization. Still under methodological aspect, it was established as a course of this research: I) The bibliographic survey of theoretical and empirical character of the analysed thematic; II) documentary survey about great objects highlighted here; III) Collection of representative iconography of the time which those objects are effected in urban space and their importance in the dissemination of a regional

metropolitan narrative. Thus, it is pointed a regional metropolization that engenders new spatial configurations sometimes dense and well articulated, sometimes discontinuous and dispersed when comparing both empirical realities being able compare historical and natural processes to the political and economical processes of global, regional or even local plan that are products of a time in which urban and metropolitan tend to be hegemonic.

Keywords: regional matropolization, great objects, Belém, Manaus

Resumen

Se analiza la importancia de las ciudades regionales Belém y Manaus como elementos de mayor expresión de la difusión de la metropolización. La actual configuración metropolitana de esas ciudades pasa por la producción de grandes objetos urbanos que tienen papel esencial en la inducción de la expansión urbana y estructuración de la metropolización regional, echo que puede ser observado a partir de la construcción de los mismos en el contexto de efectivización de la metropolización regional. La teorización propuesta por Santos (2008) acerca de la importancia de los grandes objetos en la Amazonia es el punto de partida de esta reflexión, así como la tendencia actual de la metropolización del espacio. Todavía sobre el aspecto metodológico, se estableció como ruta de esta investigación: i) el levantamiento bibliográfico de carácter teórico y empírico de la temática analizada; ii) El levantamiento documental acerca los grandes objetos aquí destacados; iii) recolección de iconografía representativa de la época en que lo cuales esos objetos son implementados en el espacio urbano y su importancia en la diseminación de una narrativa metropolitana regional. Siendo así, señalada como una metropolización regional donde se engendra nuevas configuraciones espaciales, más densas y bien articuladas, ya discontinuas y dispersas cuando se comparan las dos realidades empíricas, pudiéndose contraponer procesos históricos y naturales a los procesos políticos y económicos del plano global, regional o incluso local que son productos de un tiempo donde lo urbano y el metropolitano tienden a ser hegemónicos.

Palabras clave: metropolización regional; grandes objetos; Belém; Manaus.

Introdução

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

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

Assim, as repercussões desse processo de metropolização no espaço regional amazônico advêm da necessidade de expansão, em direção à fronteira e dos 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 passa a sociedade e o território brasileiro. A metropolização regional está associada a um padrão de passagem de uma urbanização da sociedade e do território (SANTOS, SILVEIRA;

2001) para uma tendência à metropolização do espaço (LENCIONI, 2006; 2008). É a partir dessa interpretação que se apresenta o quadro geral dos centros metropolitanos amazônicos, como Belém e Manaus.

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

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

Observa-se, ainda, que a difusão do fenômeno metropolitano se dá de maneira diferente quando consideradas porções distintas do espaço amazônico. Considerando a análise de uma dessas expressões da urbanização do território e da sociedade e levando-se em conta a importância que “os grandes objetos” representaram para Belém e Manaus, em específico, formula-se a ideia central que há níveis de comparação entre as duas metrópoles: trata-se da importância da produção de grandes objetos urbanos para a estruturação e expansão de seus espaços metropolitanos.

Grandes objetos e metropolização do espaço regional

Levando-se em consideração a importância dos dados oficiais, conforme o censo de 2010 (IBGE, 2010), 72% da população na região amazônica está em núcleos urbanos. Embora possam ser avaliados segundo graus diversos de carência e precariedade, quanto à existência de serviços básicos, há de se considerar os núcleos urbanos existentes como constituintes de um modelo de urbanização, especialmente voltado para a região. Além disso, a urbanização não pode ser mensurada apenas pelo espraiamento da mancha urbana ou mesmo pelo surgimento de novas cidades, mas também, pela veiculação dos seus valores pela sociedade. Nesse caso, recorda-se que, desde os anos 1980, quando a taxa de urbanização na Amazônia Legal passava de 50%, a imagem da Amazônia enquanto uma “floresta urbanizada” já se disseminava como possibilidade concreta (BECKER, 1990; 2001).

Ademais, embora se possa falar de metropolização, é importante ter em vista que esse processo não é hegemônico no caso amazônico. Por essa razão fala-se em urbanização extensiva no âmbito da região, ou seja, um padrão de difusão de um modo de vida urbano no território que não necessita de um centro urbano

exclusivo, mas sim do espraiamento no território de relações de produção e condições gerais de vida que tenham um conteúdo urbano significativo, a ponto inclusive de se criarem demandas com perfis metropolitanos (MONTE-MÓR, 2003). Em nossas referências empíricas, acrescenta-se o fato de que os elementos que provocam a indução à metropolização não são de forma alguma homogêneos.

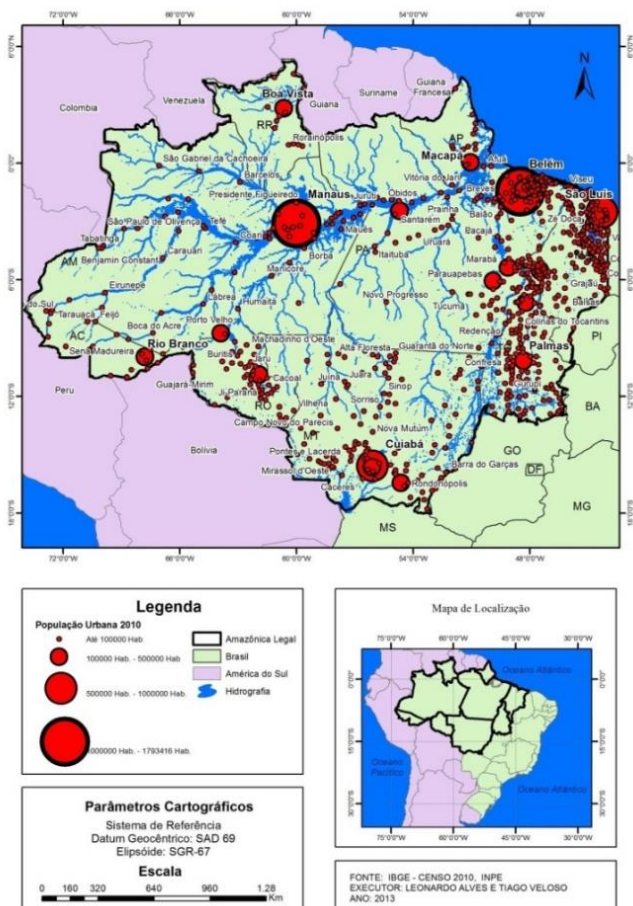
Primeiro, temos Belém, que segundo diferentes interpretações (AMARAL, 2010) vem paulatinamente perdendo a característica de principal aglomeração urbana da Amazônia, embora, de forma alguma, perca a condição de metrópole. Essa cidade, que em décadas anteriores tinha uma participação econômica e populacional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

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

Esses centros urbanos representam uma face importante da dinâmica regional em amplo período histórico, sendo portadores de uma realidade que traduz o que é o processo de metropolização regional na atualidade. Pode-se perceber a importância dessas metrópoles através da figura 01, *ao menos em seu aspecto populacional*¹, como as duas maiores aglomerações na Amazônia Legal.

¹ De acordo com Santos (2010) muitas metrópoles brasileiras, são metrópoles incompletas para este, “As metrópoles incompletas resultam de uma transformação quantitativa e qualitativa das grandes cidades já existentes sob o impacto das modernizações, que são direta ou indiretamente responsáveis pelas transformações da demografia, do consumo e da produção, na cidade e na região. Em que pese à sua incapacidade de proceder à macro-organização do território, as metrópoles incompletas não dispõem da totalidade dos meios necessários a essa dominação, sendo então obrigadas a completar-se alhures. Podem fazê-lo quer no próprio país, quando este já dispõe de uma metrópole completa [...], quer no estrangeiro [...]” (SANTOS, 2010).

Figura 01 – Amazônia Legal: população das cidades (2010)



É relevante compreender que, diferentemente do processo de urbanização e metropolização em outras regiões do País, como a Região Concentrada ou o Nordeste, nas quais a expansão de uma mancha urbana através do processo de conurbação e da criação de malhas de mobilidade territorial intraurbana, a urbanização regional veio acompanhada não necessariamente por esses elementos, mas sim da alocação, no território, de um conjunto de sistema de ações e um sistema de objetos – os grandes objetos – que proporcionaram a urbanização regional para a expansão da economia de fronteira, ou seja, onde o sistema de objetos e o sistema de ações é menos complexo e menos inteligente, constituindo uma debilidade que é retrato da dependência, da incapacidade de dirigir a si mesmo:

Os grandes objetos são as grandes coisas artificiais, produtos da história dos homens e dos lugares, localizados no espaço, criados com intencionalidades precisas, com um objetivo claramente estabelecido e localizado da forma adequada para que se produzam os resultados que dele se esperam. Instalados para obedecer a uma lógica que é muitas vezes estranha aos lugares onde se instalam acabam por criar também uma nova forma de alienação. Esses objetos obedecem a funcionalidades extremas, que não são puramente mercantis, mas também simbólicas, constituindo assim claras diferenças entre os “espaços do mandar” e os “espaços do fazer” (SANTOS, 2008, p. 105).

Ao mesmo tempo, consideramos que a metropolização do espaço na região amazônica não está dissociada de elementos externos, ao contrário, podemos associá-la a dois conjuntos de variáveis. Na primeira, a existência e expansão da metropolização é *funcionalmente articulada* às novas formas de

apropriação capitalistas em plano global, no qual a produção de valor no espaço urbano conduz à consolidação dessa nova forma de acumulação. A inserção da economia e do território amazônico a formas de reprodução capitalista pela dinâmica da fronteira, a partir da segunda metade do século XX, é o processo que acelera a urbanização regional e, por conseguinte, intensifica a metropolização de seu espaço.

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

O quadro 01 expõe de forma sintética os empreendimentos, os quais se constituem nos grandes objetos geográficos, as suas principais características, bem como sua importância do ponto de vista metropolitano:

Quadro 01 – Os “grandes objetos” da metropolização regional: técnicos, econômicos e logísticos

 <p>A nova Avenida Augusto Montenegro</p> <p>Fonte: Hemeroteca, Biblioteca Arthur Vianna.</p>	<p>AVENIDA AUGUSTO MONTENEGRO – BELÉM/PA</p> <p>Principal via de conexão entre o núcleo metropolitano de Belém e os bairros e distritos periféricos, inaugurada em 1978. A Avenida tornou-se vetor de expansão urbana desde sua construção, inicialmente, sendo ocupada por assentamentos “espontâneos” de classes populares e assentamentos planejadas para a classe média baixa, particularmente através de financiamentos públicos. A partir dos anos 2000, a ocupação da Avenida tem se dado por parcelas de classe média e classes altas, sendo o principal vetor de expansão urbano-imobiliário no espaço metropolitano de Belém.</p>
 <p>Quem ganha uma pontapassa a ir mais longe.</p> <p>Fonte: Hemeroteca, Biblioteca Arthur Vianna</p>	<p>PONTE BELÉM – MOSQUEIRO</p> <p>Com extensão de 1.458m, inaugurada em 1976, a ponte Sebastião R. de Oliveira, liga a porção continental do Município de Belém à uma de suas principais ilhas, o distrito de Mosqueiro, distando aproximadamente 70 km do núcleo urbano metropolitano de Belém. O distrito, a partir da ligação rodoviária, passou a ser cada vez mais espaço de um tipo de lazer metropolitano, especialmente pelas classes populares, possibilitado pela abertura de empresas de transporte rodoviário a partir dos anos 1990. Tornou-se também espaço de assentamentos “espontâneos” de grupos sociais excluídos dos bairros centrais da metrópole e da periferia imediata.</p>

	<p align="center">“ALÇA VIÁRIA” – REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM</p> <p>Oficialmente denominado Sistema de Integração do Pará, é um complexo de pontes e estradas com 74 km de rodovias e 4,5 km de pontes, construídas para integrar a Região Metropolitana de Belém ao interior do Estado, inaugurada em 2002. A Alça Viária tem início na rodovia BR-316, no Município de Marituba e termina no Município de Barcarena, permitindo acesso às rodovias PA-475/PA-150 rumo ao sudeste do Pará. As pontes sobre os rios Guamá, Acará e Moju permitem a interligação mais rápida do que a via fluvial, ainda utilizada.</p>
	<p align="center">PONTE RIO NEGRO – MANAUS/AM</p> <p>A Ponte Rio Negro é uma ponte estaiada que atravessa o Rio Negro, no Amazonas, conectando os municípios de Manaus e Iranduba, fazendo parte da rodovia Manoel Urbano (AM-070). Inaugurada em 24 de outubro de 2011, é considerada a maior ponte fluvial e estaiada do Brasil, com 3,6 quilômetros de extensão (3.595 metros). Seu custo total foi de R\$ 1,099 bilhão (R\$ 586 milhões do BNDES e R\$ 513 milhões do Governo do Amazonas). A Ponte do Rio Negro projeta a expansão urbana de Manaus para o outro lado do rio, possibilitando a expansão da metrópole no sentido sul-sudoeste, até então limitada pelos obstáculos naturais.</p>
	<p align="center">DUPLICAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL AM-070</p> <p>A duplicação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070) teve sua primeira etapa concluída em 2015, tendo seu início em 2014, no distrito de Cacau Pirêra até a entrada de Iranduba, com previsão até o município de Manacapuru. Fora orçada no valor superior a R\$ 200 milhões com financiamento do BNDES e governo do Estado apresentando contrapartida. Se constitui um relevante empreendimento na ligação dos municípios da RMM, visto o dinamismo que possibilitou tanto ao que tange aos diversos fluxos, quanto à valorização imobiliária que se expande ao longo da rodovia.</p>

Fonte: Governo do Estado do Pará (2012).

Fonte: Veloso, T. (2015).

Fonte: Npur, 2016.

Organização: Autores, 2017.

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

Primeiro, há um incremento na participação do setor privado, particularmente no que tange a participação efetiva para a implantação das obras. Arrisca-se mesmo dizer que o setor privado envolvido é, sobretudo, aquele envolvido com o capital imobiliário das áreas vizinhas e que visualiza possibilidades de lucro de seus investimentos. Estado e setor privado estão juntos na inversão de recursos. Além disso, esses grandes projetos tendem a apresentar grandes inversões de recursos públicos federais, em parceria com o capital privado, alavancados por grupos diversos de interessados, nos casos mais recentes da Alça Viária e da Ponte Rio Negro os valores descritos no quadro 01 é representativo dessa tendência comum aos grandes objetos nas metrópoles amazônicas.

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

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

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

Belém: os grandes objetos de produção da metrópole dispersa

A produção do espaço metropolitano em Belém guarda particularidades advindas de sua formação enquanto cidade de referência no cenário regional. O contexto histórico-geográfico reconhece a história da formação metropolitana de Belém, associada às mudanças na região estabelecidas a partir da segunda metade do século XX, posto que, de fato, até meados da década de 1960, a cidade estava confinada a uma área ainda relativamente próxima de seu local de fundação. A periodização apresentada por Moreira (1989) sobre o crescimento urbano de Belém até a década de 1960 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 penetração ou interiorização (de meados do século XVIII a meados do século XIX); e a de continentalização (de meados do século XIX em diante) (MOREIRA, 1989, p. 52).

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

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

Nesse caso, compreende-se que a cidade de Belém teve seu momento de expansão em direção à formação de uma malha metropolitana mais complexa a partir dos anos 1960, no contexto de alteração das redes de circulação, com a construção da rodovia Belém-Brasília, primeiro grande eixo de penetração rodoviário da Bacia Amazônica (VICENTINI, 2004), e que é um elemento fundamental para compreensão da metropolização regional. Desse modo, a rodovia, é um dos elementos explicativos fundamentais para entender a expansão da malha urbana de Belém e a consequente possibilidade de espraiamento da cidade. Assim, é possível entender a metropolização regional a partir do desenvolvimento da infraestrutura que possibilitou o projeto de integração da Amazônia ao restante da economia nacional via articulação dessas redes rodoviárias. As mudanças no papel da região também tiveram repercussões na produção do espaço urbano de Belém que, até a década de 1960, estava limitado fisicamente. Essas mudanças no espaço urbano integram uma dinâmica:

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

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

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

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

Ananindeua é a sétima colocada, responsável, por apenas 2,50% do PIB industrial estadual (PARÁ, 2010, p. 23).

Isso sugere um perfil de metrópole dispersa em Belém, indo diretamente de encontro ao perfil de metropolização apresentado em Manaus, e, portanto, pressupõe perspectiva diferenciada, que considere a particularidade da dispersão metropolitana, que, em Belém, dá-se a partir da intensificação da conurbação entre municípios vizinhos, a periferização de grande parte das classes populares em direção aos bairros mais distantes da área central e aos demais municípios que compõem o espaço metropolitano, a ampliação da malha urbana através do crescimento dos fluxos de natureza diversa e dos deslocamentos cotidianos e, mais recentemente, a suburbanização de uma classe média e alta em direção a empreendimentos imobiliários localizados fora do núcleo metropolitano. As taxas de urbanização dos municípios que compõem a RMB, expostos na tabela 01, auxiliam a identificar essa dinâmica dispersa:

Tabela 01 – Região Metropolitana de Belém – População urbana e taxa de urbanização dos municípios (1991, 2000 e 2010).

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

Fonte: Pará (2010).

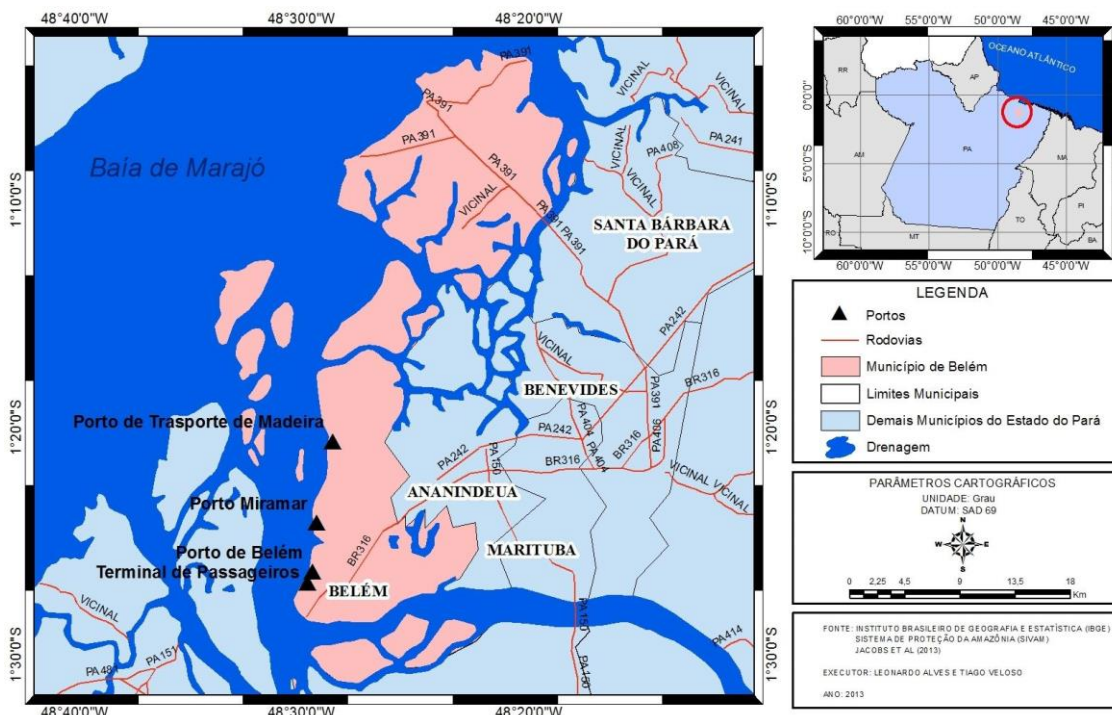
Organização: autor 1

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

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

A existência de portos importantes ratifica essa posição na atualidade. A figura 02 expressa a manutenção da importância de Belém como referência na navegação fluvial.

Figura 02 – Belém: localização dos principais portos



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

Se a forma urbana da metrópole se apresentou em um primeiro momento confinada, e a partir dos anos 1980 em diante assumiu seu caráter disperso, na atualidade, observa-se cada vez mais uma complexificação da metropolização em âmbito regional, viabilizada pelo aumento de fluxos, da implantação de infraestrutura de circulação material e da ampliação da influência da metrópole sob a região. Essa característica de reestruturação da metrópole, expressa-se em sua paisagem a partir da construção de grandes objetos, verdadeiros fixos territoriais a coordenar os fluxos regionais. Daí consideramos estes grandes objetos, descritos no quadro 01, elementos fundamentais para a produção de um espaço metropolitano, tendo Belém como referência urbano-regional.

4. Manaus: a produção da metrópole concentrada

Tomando-se a porção ocidental da região, com Manaus como a referência metropolitana, alude-se que a aglomeração manauense representa cerca de 60% do contingente demográfico do Estado do Amazonas.

A concentração econômica, demográfica e de capacidade produtiva da metrópole em relação ao seu Estado e o seu entorno sub-regional também causa repercussões na produção do espaço de forma diferenciada na dinâmica de fronteira, que é característica das políticas de integração e desenvolvimento. Um dos impactos, ainda que indireto, da existência do Polo Industrial de Manaus é a configuração de uma

lógica que é ainda marcada pelo ritmo da natureza, com potencialidade em aliar a existência de recursos naturais (águas, florestas, minerais etc.) com uma atividade econômica de grande impacto, sem causar, necessariamente, o perfil de devastação característico da Amazônia oriental, por exemplo.

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

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

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

Esse perfil concentrado é observado no aspecto interno da Região Metropolitana, como visto nas tabelas 02 e 03 que versam, respectivamente, sobre a participação nas riquezas e a dinâmica demográfica dos municípios da RMM:

Tabela 02 - Região Metropolitana de Manaus - participação nas riquezas por municípios

Municípios da RMM	% PIB	% POP	IDH-M
Autazes*	0,31	1,47	0,577
Careiro*	0,29	1,44	0,557
Careiro da Várzea	0,33	1,11	0,568
Iranduba	0,72	1,82	0,613
Itacoatiara	2,06	3,83	0,644
Itapiranga*	0,11	0,35	0,654
Manacapuru	1,79	3,71	0,614
Manaquiri*	0,28	1,14	0,596

Novo Airão	0,15	0,71	0,570
Presidente Figueiredo	0,93	1,31	0,647
Rio Preto da Eva	0,52	1,22	0,611
Silves*	0,10	0,36	0,632
Manaus	92,40	81,53	0,737
Total	100,00	100,00	0,720

Fonte: IBGE, Censo 2010. Org. autor 2, 2017.

*Municípios agregados à RMM por meio da lei promulgada n. 64/2009 – Assembleia Legislativa do Amazonas. <http://www.ale.am.gov.br/2011/10/19/judiciario-mantem-lei-que-inclui-municipios-na-rmm/>

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

Tabela 03 - Região Metropolitana de Manaus - População urbana e taxa de urbanização dos municípios (1991, 2000 e 2010).

Municípios	População Urbana 1991	Taxa de Urbanização 1991	População Urbana 2000	Taxa de Urbanização 2000	População Urbana 2010	Taxa de Urbanização 2010
Autazes*	6363	37,20	10150,00	41,69	13893	43,23
Careiro*	4328	13,60	5877,00	21,33	9437	28,83
Careiro da Várzea	707	3,89	806,00	4,67	1000	4,18
Irlanduba	6403	33,92	9940,00	30,77	28979	71,06
Itacoatiara	37380	63,62	46465,00	64,44	58157	66,97
Itapiranga*	3468	67,51	5295,00	72,44	6451	78,57
Manacapuru	36019	63,00	47662,00	64,67	60174	70,68
Manaquiri*	2391	22,31	4165,00	32,77	7062	30,97
Novo Airão	5980	42,64	6984,00	72,37	9499	64,52
Presidente Figueiredo	3232	45,59	8407,00	48,33	13001	47,84
Rio Preto da Eva	2343	35,94	6232,00	35,45	12205	47,46
Silves*	2241	39,30	3363,00	43,20	4029	47,71
Manaus	1006585	99,51	1396768,00	99,36	1792881	99,49

Fonte: SIDRA IBGE, 2017. Org. autor 2, 2017.

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

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

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

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

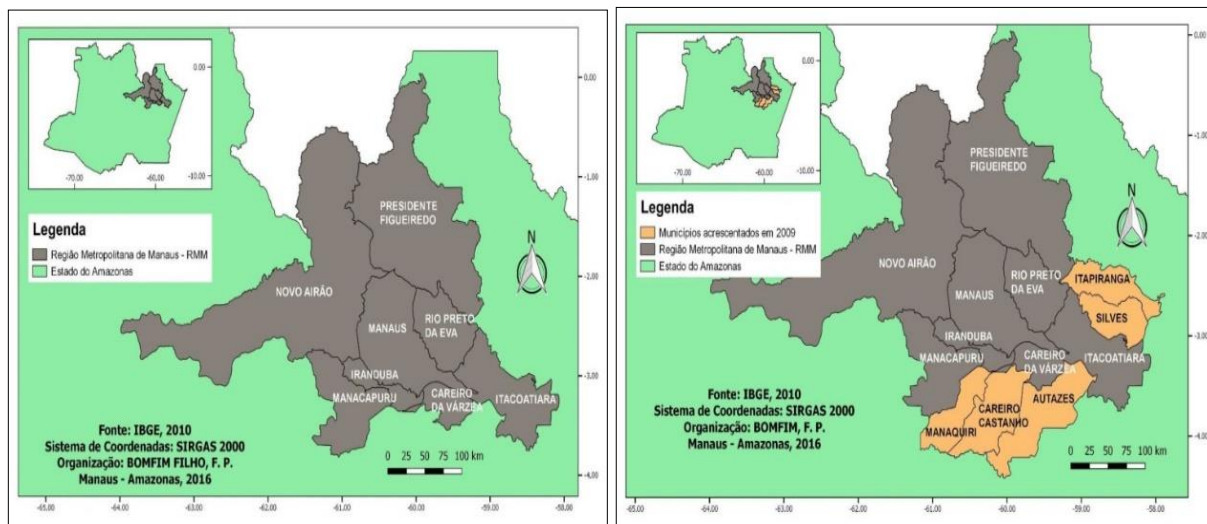
No contexto metropolitano emergente, a RMM não somente possibilita como induz novas dinâmicas neste território, sobretudo, pelas novas articulações impulsionadas pelo principal eixo de expansão urbano-metropolitana de Manaus, a AM-070, que liga os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão (pela AM-352). Essa rodovia apresenta novas formas e funções no contexto regional provocadas pela singular expansão do mercado imobiliário que se espraia em sua margem, ressaltando assim, a rede de influência que se estabelece entre Manaus e os municípios com os quais se liga, que mesmo não sendo recente se intensificam por meio da capilaridade dos fluxos. Tal rede de influência não somente se avulta nas relações com o urbano, mas também com o rural, em um concomitante processo urbano-metropolitano, mediado pela intensificação dos fluxos de veículos, de pessoas, bens e mercadorias.

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

Consideramos que o Estado, enquanto agente produtor do espaço induz a estruturação espacial na RMM, sobretudo quando a institucionalizou em maio de 2007 pela Lei Estadual 52/2007. Portanto, esta resulta de uma ação política que a compôs inicialmente por sete municípios, sendo Manaus e os municípios fronteiriços circunvizinhos. Em dezembro daquele mesmo ano, acrescentou-se o município de Manacapuru, alegando-se as articulações desta cidade com a capital, apesar de não serem limítrofes. Nos anos seguintes,

isto é, 2009 a 2013, dois parlamentares propuseram a inserção de mais cinco municípios, estendendo assim a composição anterior para 13 municípios membros (figura 03).

Figura 03: Região Metropolitana de Manaus com 8 municípios (Lei 52/2007) e com 13 municípios (Lei 64/2009)



De imediato a criação da RMM se faz notar a ação do Estado, seja pela presença ou ausência do mesmo e, associado ao capital, a partir da instalação de grandes obras. Por sinal, esta é uma característica marcante não somente da metropolização que agora ocorre na Amazônia ocidental, mas também da urbanização acelerada pelos grandes projetos instalados na região no período do governo militar. A abertura de estradas, sob o argumento da integração regional e nacional, a construção de usinas hidrelétricas e mesmo a exploração mineral, promoveram o “povoamento da região”, a dizimação de diferentes povos, a desflorestamento e a degradação ambiental. Como consequência semelhante dos empreendimentos público e/ou privado, tem-se a (des)valorização do espaço, o crescimento econômico de algumas áreas em detrimento de outras e a reprodução das iniquidades espaciais.

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

Nesse sentido, apontamos que não há novidade na lógica do processo de reprodução espacial – que acontece numa perspectiva da inclusão-exclusão, isto é, incorporação de novas áreas ao banco de terras urbanizadas, de imóveis no mercado imobiliário, associado à exclusão de algumas áreas, as desprovidas de equipamentos e serviços, as quais são destinadas para as camadas com menor rendimento. É a dinâmica social (segregação) sendo impressa e expressa no espaço. A novidade, portanto, não está no processo

identificado, mas aonde ele agora se manifesta, na Amazônia ocidental brasileira, visto que a metropolização que aqui se manifesta precisa ser compreendida a partir de elementos os quais ainda estão em construção.

O que se pode apontar dos grandes objetos geográficos e das transformações decorrentes do estabelecimento destes, como impulsionadores do processo de metropolização, é que os primeiros se materializaram por meio, inicialmente, da ponte Rio Negro, e subsequentemente, da duplicação da rodovia estadual AM-070, da construção da cidade universitária, que atraíram e/ou propiciaram as transformações, tais quais, os conjuntos habitacionais (públicos e os de iniciativa privada), a valorização, parcelamento e novos usos da terra, intensificação dos fluxos diários de pessoas, mercadorias, bens, além de novas dinâmicas nos setores de comércio e serviços, e mais recentemente, em vias de ampliação a partir da decisão de estabelecer o Shopping Outlet Manaós² em Iranduba.

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

A construção da Cidade Universitária em Iranduba, a continuidade da duplicação da rodovia até o município de Manacapuru aponta para o fato de que os grandes objetos de fato se constituem como meio, condição e produto da reestruturação do espaço regional amazônico e que se traduz no que escolhemos denominar de urbanização-metropolização das cidades amazônicas, pelo menos na porção ocidental brasileira.

Considerações Finais

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

De início ressalta-se que não se trata de uma feição única, visto não ser uma excepcionalidade desta realidade metropolitana regional, é sabido que se deu de igual formato em outras realidades metropolitanas, mas é intrinsecamente específica, peculiar às características das cidades amazônicas, porém, consideradas as distintas porções do espaço amazônico, o fenômeno metropolitano obedece a uma diferenciação que lhes é de ordem particular, mesmo que se possa tecer níveis análogos entre Belém e Manaus, ao que tange as diferenciações. Ainda assim, é imprescindível mencionar que a produção dos grandes objetos urbanos é de

² De acordo com o Portal Amazônia o município de Iranduba sediará o *Manaós Outlet*, com investimentos da ordem de R\$ 120 milhões. Reunirá 60 lojas de marcas estrangeiras e nacionais, além de oferecer área de alimentação, lazer e estacionamento. Disponível em: <http://portalamazonia.com/cultura/iranduba-sera-sede-do-manaos-outlet-primeiro-da-regiao-norte>. Acesso em 29 de março de 2017.

ampla relevância para a análise da estruturação e da expansão dos espaços metropolitanos de ambas metrópoles, visto constituírem-se um motor propulsor para os arranjos metropolitanos regionais ora estabelecidos. Primeiro em Belém, a partir da década de 1970 até o período recente e, posteriormente, em Manaus, que toma vulto mais recentemente com a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus.

Em Belém, essa dinâmica de produção de grandes objetos urbanos é mais antiga, vinculada a realidade de institucionalização dos anos 1970 e que foi sendo acumulada ao longo de cinco décadas, em torno do direcionamento das áreas de expansão da cidade. Daí esse grandes objetos estarem expressos na abertura de vias e pontes que em períodos distintos dessas cinco décadas, possibilitaram a expansão da malha urbana e metropolitana, seja pela periferação cada vez mais dispersa das classes populares, seja pela produção de assentamentos residenciais planejados para as classes médias, em um tipo particular de suburbanização.

Em Manaus, esse processo de produção de grandes objetos urbanos assume feição mais recente e, talvez, por isso mesmo em escala e proporção mais significativa do que em Belém. Maior exemplo disso é a ponte sobre o Rio Negro, das maiores obras de infraestrutura urbana produzida na última década na região e que permite a expansão da malha urbana e metropolitana para além dos limites estritos da municipalidade de Manaus, sendo elemento disseminador da produção do mercado imobiliário da metrópole.

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

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

Referências

- AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 2010. 347f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BECKER, B. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.
- _____. Fronteira e urbanização repensadas. In: **Revista Brasileira de Geografia (RBG)**. Rio de Janeiro, n.47, 1985, p. 357-371, jul./dez. 1985.
- _____. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? In: **Parcerias Estratégicas**. Brasília, n. 12, 2001, p. 135-159.
- BRAGA, Eduardo Henrique Freitas. **A produção do espaço na Região Metropolitana de Manaus (RMM): A rodovia AM-070 como eixo de expansão urbano-metropolitano**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade do Estado do Amazonas/UEA: Manaus, 2016.
- CORRÊA, R. A periodização da rede urbana na Amazônia. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE n. 49, v. 3, p. 39-68, 1987.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial**. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2009. 341p
- IBGE. Sistema IBGE de Recuperação de Dados. **Informações dos Censos demográficos brasileiros: 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010**. Brasília: IBGE, 2010.
- LEFEBVRE, H. **The production of space**. Translated by Donald Nicholson-Smith. Editions Anthropos, 1991.
- LENCIONI, S. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo. In: Paulo Cesar Xavier Pereira; Rodrigo Hidalgo. (Org.). **Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en America Latina**. 1 ed.Santiago: PUC - Chile, 2008, v. , p. 41-54.
- LENCIONI, S. Reconhecendo Metrôpoles: território e sociedade. In: Catia Antonia da Silva; Désirée Guichard Freire; Floriano Godinho de Oliveira. (Org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. 1 ed.Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006, v. 1, p. 41-58.
- MASSEY, D. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MEIRA FILHO, A. **Mosqueiro: ilhas e vilas**. Belém: Grafisa, 1978.
- MONTE-MÓR, R. L. Outras fronteiras: novas especialidades na urbanização brasileira. In: MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira**. Cadernos IPPUR, v. XIII, n.1, p. 109-138, jan./jul.1999
- MONTE-MÓR, R. L. Outras Fronteiras: novas especialidades na urbanização brasileira. In: CASTRIOTA, L. B. (Org.). **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2003.
- MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: PARÁ. **Obras reunidas de Eidorfe Moreira**. Belém: Cejup, 1989. v. 1.
- NPUR. **Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional**. Acervo Digital. Universidade do Estado do Amazonas/UEA: Manaus, 2015; 2016.

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

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

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

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

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

SOUSA, I. S. Grandes projetos na Amazônia: mudanças e perspectivas na produção do espaço urbano em Iranduba – AM. In. **Revista Acta Geográfica**, Rio Branco, ed. especial: Cidades na Amazônia Brasileira, p. 71-80, 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

VICENTINI, Y. **Cidade e história na Amazônia.** Curitiba: UFPR, 2004. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/raega/about/submissions#authorGuidelines>.