

Desenvolvimento capitalista e formação econômico-social na Amazônia: pensando a produção do espaço em Belém-PA¹

Gabriel Carvalho da Silva Leite²

Resumo

Este trabalho busca analisar os determinantes gerais da história da produção do espaço em Belém-PA, desde seus tempos de cidade colonial até a sua condição atual de núcleo de um extenso aglomerado metropolitano com mais de dois milhões de habitantes. O método de interpretação adotado requer que estes determinantes sejam encontrados na própria dinâmica de reprodução da formação social no decorrer de seus estágios de desenvolvimento. Nesse caso, trata-se da formação social brasileira, considerada como uma sociedade de elite cuja base material de reprodução é a acumulação entravada, mas se busca enfatizar as particularidades que o seu desenvolvimento capitalista assumiu na Amazônia. Para isso, propõe-se uma periodização própria apoiada em dados secundários qualitativos e quantitativos obtidos em fontes bibliográficas e documentais. À guisa de conclusão, o trabalho reflete sobre a centralidade da Amazônia na busca de caminhos promissores de superação da crise contemporânea do capitalismo.

Palavras-chave: Desenvolvimento capitalista. Formação econômico-social. Amazônia. Produção do espaço. Belém.

Introdução

O presente trabalho pretende analisar os determinantes da produção do espaço em Belém-PA, desde a fundação dessa cidade aos dias atuais, à luz de um método de interpretação centrado nas necessidades de reprodução da formação social em dado estágio de seu desenvolvimento (DEÁK, 2016). Nesse caso específico, trata-se da formação social brasileira, definida por Deák (2016) como uma sociedade de elite cuja base material de reprodução é a acumulação entravada³, mas consideradas também as particularidades que o seu desenvolvimento capitalista assumiu historicamente na Amazônia.

Com base em dados secundários qualitativos e quantitativos obtidos em fontes bibliográficas e documentais, o trabalho busca elucidar os determinantes mais gerais da história

¹ Monografia apresentada como requisito para avaliação final da disciplina “O Estado e o mercado na organização espacial da produção” (AUP-840), ministrada pelo Prof. Dr. Csaba Deák e pelo Prof. Dr. Nuno de Azevedo Fonseca na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP).

² Bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). No Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) dessa mesma instituição, tornou-se Mestre em Planejamento do Desenvolvimento e atualmente é Doutorando em Desenvolvimento Socioambiental. E-mail: gabrielcarvalholeite16@gmail.com.

³ Segundo Deák (2016), a acumulação entravada consiste em uma variante do modo de produção capitalista em que o princípio de acumulação fica subordinado ao princípio da expatriação de excedente, o que constitui um permanente entrave ao pleno desenvolvimento das forças produtivas.

da produção do espaço em Belém, sem a pretensão de esgotá-la em seus detalhes, mediante o recurso a uma periodização do desenvolvimento capitalista na Amazônia.

À presente introdução, sucedem-se cinco seções que tratam da produção do espaço em Belém no decorrer dos períodos identificados, a saber: o período colonial (1616-1823); a economia da borracha (1850-1920); a crise e a reestruturação endógena (1920-1965); a fronteira extensiva do capitalismo (1966-1985); e a crise contemporânea (1986-...). À guisa de conclusão, são apresentadas algumas reflexões sobre a centralidade da Amazônia – e de Belém, um de seus mais importantes aglomerados urbanos – na busca de caminhos verdadeiramente promissores de superação da crise contemporânea do capitalismo.

Belém do Grão-Pará: a cidade primaz da Amazônia Colonial (1616-1823)

“No plano histórico, nenhuma região dependeu tanto de uma cidade como a Amazônia dependeu de Belém. Nada se fez aí senão com base nela ou através dela”. Essa afirmação peremptória de Moreira (1966, p. 15) parece ser válida para todo o longo período colonial da história da Amazônia, durante o qual Belém assumiu a posição incontestável de cidade primaz⁴ de sua extensa hinterlândia (CORRÊA, 1987). Desde a sua fundação, em 1616, considerada como o marco inicial da conquista portuguesa do vale do Amazonas, a cidade de Belém acompanhou de perto o desenvolvimento do empreendimento colonial nessa imensa área sob a jurisdição da Capitania do Grão-Pará⁵.

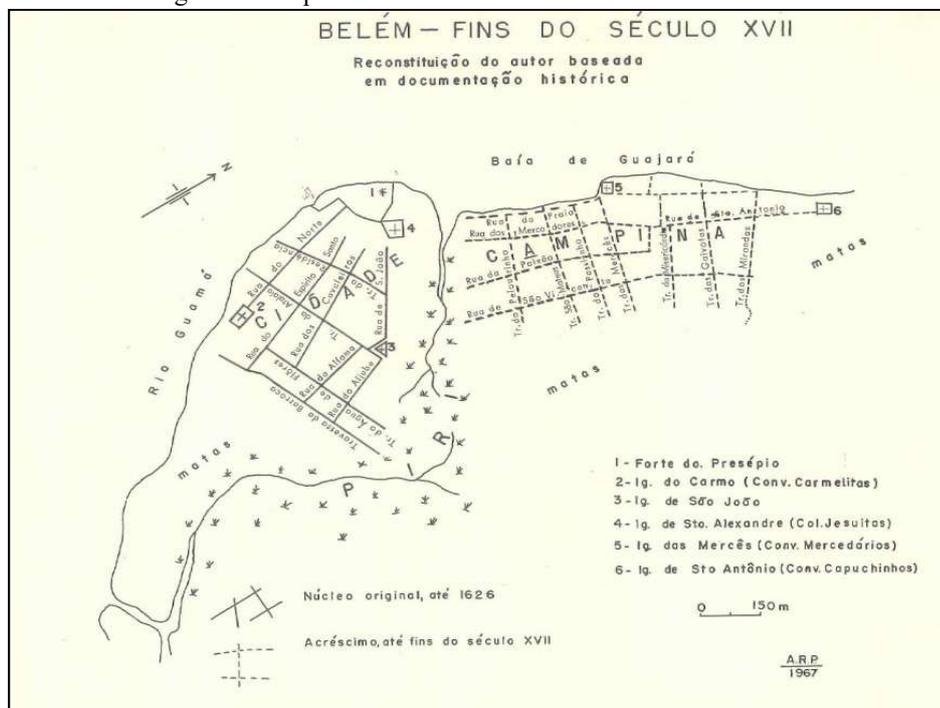
Com efeito, a primeira fase do crescimento urbano de Belém, denominada por Moreira (1966) de fase periférica ou ribeirinha, que durou da fundação da cidade até meados do século XVIII, esteve diretamente relacionada ao seu papel pioneiro na Amazônia Colonial. Seja como base militar e “boca de sertão” de onde partiam as expedições de conquista que marcaram a primeira metade do século XVII, seja ainda como centro comercial da peculiar economia primário-exportadora que começou a se formar na segunda metade desse mesmo século, os corpos hídricos na confluência dos quais Belém foi fundada assumiam grande importância

⁴ Segundo Corrêa (1994), a cidade primaz é uma cidade de origem colonial e desmesuradamente grande em relação aos demais centros que controla, em razão da concentração das principais funções políticas e da maior parte do comércio atacadista e varejista, através do qual toda a região participa na divisão internacional do trabalho.

⁵ O Grão-Pará foi uma das capitanias reais do Estado do Maranhão e Grão-Pará, entidade colonial administrativamente independente do vizinho Estado do Brasil (CHAMBOULEYRON, 2021). A extensão territorial da Capitania do Grão-Pará correspondia aproximadamente à da atual Amazônia brasileira, embora seja importante notar que seu território foi posteriormente desmembrado para a criação da Capitania do Rio Negro, na década de 1750.

como vias de circulação e, por isso, acabaram por orientar o sentido da expansão urbana (Figura 1) durante o primeiro século e meio da colonização.

Figura 1. Croqui da cidade de Belém em fins do século XVII



Comentário: A partir do forte que lhe deu origem (1), a cidade de Belém cresceu marginalmente em dois sentidos: primeiro, em direção ao Rio Guamá, dando origem à Freguesia da Cidade ou da Sé (atual bairro da Cidade Velha); e depois no sentido da Baía de Guajará, originando a Freguesia da Campina (atual bairro de mesmo nome). Separando fisicamente os dois núcleos, encontrava-se o alagadiço do Igarapé do Piri, obstáculo natural para a interiorização do crescimento urbano.

Fonte: Penteadó (1968).

Ainda que desfavorecida pelos altos fretes dos transportes marítimos realizados pelos navios metropolitanos que chegavam ao seu acanhado porto sem muita regularidade ao longo do ano (SANTOS, 2019), a Belém de fins do século XVII já começava a se tornar o entreposto comercial de uma economia muito particular, posto que fundada no domínio do extrativismo de coleta como relação técnica de produção e na compulsão do trabalho indígena como relação social de produção (COSTA, 2012a). A Belém, na condição de cidade primaz, chegavam os produtos e gentes vindos de ultramar (Portugal e África), bem como os indígenas “livres” ou escravizados e as “drogas do sertão”⁶ obtidas dos interiores da região pelos colonos e, sobretudo, pelas ordens religiosas que administravam uma vasta e dispersa rede de aldeamentos

⁶ As “drogas do sertão” eram produtos florestais não madeireiros valorizados nos mercados europeus como sucedâneos das especiarias indianas. A exploração desses produtos, em particular do cacau e do cravo, proporcionou uma ocupação espalhada e pouco articulada pelos rios e sertões da Amazônia (CHAMBOULEYRON, 2021).

missionários, considerada a primeira base produtiva estável da colônia⁷ e o embrião de uma rede urbana de tipo dendrítica⁸ na Amazônia (CORRÊA, 1987).

O caráter expansivo e a capacidade produtiva e produtividade crescentes dessa economia colonial⁹ cujos fundamentos produtivos estavam sob domínio dos missionários, estimulada pelo aumento da demanda externa pelo cacau – principal produto da pauta de exportações do Grão-Pará¹⁰ – responderam pela maior importância comercial adquirida por Belém e seu porto na primeira metade do século XVIII; fator este que concorreu para o início de um processo de transferência da capital do Estado do Maranhão e Grão-Pará de São Luís para Belém (SANTOS, 2015). Esta última era, então, uma cidade que crescera consideravelmente em termos periféricos, com a presença de edificações religiosas imponentes e de uma incipiente especialização comercial na Freguesia da Campina (PENTEADO, 1968). Nos arredores da cidade, os colonos desenvolviam culturas agrícolas complementares ao departamento extrativista dominante da economia colonial (CHAMBOULEYRON, 2021).

A partir de meados do século XVIII, com o início da gestão pombalina¹¹ na Amazônia, buscou-se reimpôr a primazia da exploração colonial¹² por meio de medidas que incidiram

⁷ Nucleações para onde eram levados os índios “descidos” dos altos cursos dos rios, os aldeamentos missionários constituíram o principal fundamento produtivo da economia colonial amazônica entre 1686 e 1755, período durante o qual vigorou o Regimento das Missões, espécie de lei orgânica que concedia às ordens religiosas o monopólio da administração espiritual e temporal dos aldeamentos e da repartição da força de trabalho indígena sob seu controle para os demais agentes da sociedade colonial (COSTA, 2012a).

⁸ Segundo Corrêa (1994), a rede urbana dendrítica é uma forma mais simples de rede urbana caracterizada pela: a) origem colonial; b) existência de uma cidade primaz; c) excessivo número de pequenos centros indiferenciados entre si; e d) ausência de centros intermediários intersticialmente localizados. Trata-se da forma espacial que assume o processo unidirecional de drenagem dos recursos de uma região colonial para a sua cidade primaz, de onde a maior parte é transferida para a metrópole.

⁹ Os cálculos de Costa (2012a) mostram que, no período compreendido entre 1720 e 1755, a economia colonial amazônica cresceu a uma taxa média anual de 6,3% a.a. Na base dessa dinâmica expansiva, estiveram o crescimento da produtividade por unidade populacional do sistema, à taxa de 4,21 % a.a., e o crescimento da produção em toneladas ao ritmo acelerado de 5,26% a.a. Em termos territoriais, essa dinâmica econômica se traduziu no avanço do devassamento em busca de mão de obra indígena e das “drogas do sertão” na fronteira oeste da colônia, em direção ao Rio Negro (CHAMBOULEYRON, 2021).

¹⁰ Segundo dados de Costa (2012a), em 1730, a exportação de cacau alcançou 321 toneladas, cerca de 44,68% do total da produção exportada do Grão-Pará, enquanto que em 1740, foram 487 toneladas, 63,8% do total. Neste último ano, o cacau representava, em valor, mais de 90% das exportações regionais (SANTOS, 2019).

¹¹ O período pombalino diz respeito ao período em que o Marquês de Pombal ocupou o cargo de Secretário de Estado do Reino de Portugal (1750-1777). Em geral, a gestão pombalina tem sido caracterizada como um exemplo de despotismo esclarecido e de mercantilismo de tipo clássico, adequados à transição tardia do feudalismo para o capitalismo na sociedade portuguesa da segunda metade do século XVIII (FALCON, 1982). A colônia amazônica teve um lugar de destaque na política pombalina, como o demonstra a nomeação do próprio irmão do Marquês de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, como Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão.

¹² A gestão pombalina intentava reverter o cenário que caracterizava a economia colonial amazônica durante o período de domínio dos aldeamentos missionários, qual seja, o de uma participação relativa da metrópole no valor apropriado sistematicamente inferior à parcela apropriada na colônia, sobretudo pelas ordens religiosas. Segundo

diretamente nas relações de produção e nas relações de circulação: nas primeiras, por meio do Diretório dos Índios¹³, sistema laicizado de controle e organização da população e do trabalho indígenas, em substituição aos aldeamentos missionários; e nas segundas, por meio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, à qual se concedeu o monopólio do transporte e do comércio de importação e exportação de produtos e fatores (escravos africanos e outros instrumentos de trabalho). Se, por um lado, essas reformas lograram impor o exclusivo metropolitano a níveis inéditos, por outro não tiveram êxito no propósito de criar uma economia de base agrícola, fundada nos Diretórios e em *plantations* escravistas, eis que as realidades do extrativismo de coleta e do trabalho indígena sobrepujaram-se àquele ideal¹⁴.

Mas não foi apenas em termos de política econômica que a gestão pombalina interveio na colônia amazônica, senão também de política urbana (ARAÚJO, 2003). Os mesmos ideais civilizatórios e racionalistas subjacentes à transformação dos aldeamentos missionários em vilas e lugares nos moldes portugueses, também se fizeram presentes em Belém – tornada capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão em 1751 – seja na forma de planos urbanos, como os que buscavam resolver o problema colocado pela presença do alagadiço do Igarapé do Piri no sítio urbano; seja, ainda, por meio da reforma arquitetônica realizada pelo famoso arquiteto italiano Antonio Landi, cujo trabalho contribuiu para que as edificações públicas e particulares, religiosas ou laicas, adquirissem maior vulto (CRUZ, 1973).

Com a concentração de funções político-administrativas, as atividades da Companhia de Comércio e a importância assumida pela população negra escravizada a partir do período pombalino, Belém conheceu um expressivo crescimento populacional e urbano; este último não mais adstrito aos rios, como até agora se dera. Tratava-se, a partir de então, de uma fase de interiorização da expansão urbana (MOREIRA, 1966), efetuada por meio de dois principais vetores: a Estrada de São José (atual Avenida 16 de Novembro), em direitura do Convento de São José; e, sobretudo, a Travessa dos Mirandas (atual Avenida Presidente Vargas), que deu origem ao Largo da Pólvora (atual Praça da República), espécie de “boca de sertão” de onde

Costa (2012a), na maior parte do período compreendido entre 1720 e 1755, a apropriação do excedente se fez em proporção superior a 50% em favor dos agentes na colônia.

¹³ Promulgado em 1757, o Diretório dos Índios foi uma lei que decretou a transformação dos aldeamentos missionários em comunidades civis (vilas e lugares) nas quais se buscava incentivar a miscigenação entre os colonos brancos e os índios tutelados (estes últimos considerados agora vassallos da Corte com o mesmo status dos cidadãos portugueses), bem como intentava conciliar as atividades de coleta das “drogas do sertão” com o estímulo ao desenvolvimento da agricultura, vista como uma alternativa econômica superior ao extrativismo.

¹⁴ Segundo cálculos de Costa (2012b), entre os anos de 1756 e 1777, a média de participação do extrativismo de coleta no valor da produção total exportada da Capitania do Grão-Pará oscilou em torno de 80%.

partia a importante Estrada do Utinga, “a grande via de interiorização da cidade” (MOREIRA, 1966, p. 51).

Esse processo de interiorização iniciado em meados do século XVIII continuaria em curso no período pós-pombalino. Já no início do século XIX, com a realização da obra de drenagem do alagado do Igarapé do Piri, novas vias de penetração foram abertas – as estradas das Mongubeiras (atual Avenida Almirante Tamandaré), de São Matheus (atual Travessa Padre Eutíquio) e a de São José – permitindo a conexão das duas freguesias urbanas entre si e delas com a floresta amazônica, sertão adentro (SPIX E MARTIUS, 2017). A Figura 2 ilustra a configuração espacial de Belém naquelas décadas finais do período colonial.

Figura 2. Cópia a lápis de cor do “Plano do Pará”, do engenheiro Hugo de Fournier



Comentário: No início do século XIX, após a drenagem do alagado do Igarapé do Piri, a interiorização de Belém continuou por meio de várias vias. Uma das principais, a Estrada do Utinga, dava acesso a lugares que ainda mal constituíam subúrbios da cidade, como a localidade de Nazaré.

Fonte: Reis Filho (2001).

Após o fim do período pombalino, alguns processos que já estavam em curso na economia colonial amazônica foram acelerados. De um lado, a gradual dissolução do regime oficial do Diretório, culminando na sua revogação em 1798, acelerou o processo de formação de uma estrutura produtiva autônoma e não oficial: um campesinato extrativista próprio da Amazônia¹⁵, formado pelas famílias caboclas que resultaram da miscigenação de índios e brancos (COSTA, 2012a). De outro lado, a Companhia de Comércio, extinta em 1778, teve seu

¹⁵ Santos (2019) argumenta que foram duas as condições de surgimento desse campesinato histórico amazônico: a) a abundância e o acesso relativamente livre ao fator terra; e b) a relação de aviação que, embora bastante espoliativa para com os camponeses, apresentava-se como a única maneira pela qual os seus produtos podiam acessar o mercado e eles próprios podiam obter as mercadorias industrializadas que lhes eram imprescindíveis.

monopólio contestado por um capital comercial endógeno à colônia¹⁶. Esta classe mercantil, que incluía comerciantes tão distintos quanto os marreteiros locais, os pequenos regatões e os grandes aviadores, estabeleceu um peculiar sistema de crédito informal (e de sua contrapartida, a dívida) – conhecido como aviamento – que permitiu que a produção extrativa dos camponeses caboclos chegasse ao mercado internacional, conforme esclarece o economista Francisco Costa:

no início do século XIX, a economia da Amazônia baseava-se nas unidades de produção caboclas, famílias nucleadas que praticavam a agricultura e o extrativismo, sendo parte deste último destinada ao comércio. A reprodução dessas unidades pressupunha relações com o capital comercial, nas formas mediadas por regatões, esses pequenos comerciantes que adentravam de barco a floresta por rios, paranás e igarapés com o fito de trocar produtos industrializados por regionais, geralmente sem utilizar meio circulante, dinheiro, e por marreteiros, comerciantes com posições fixas estabelecidos nas povoações ribeirinhas; ambos conectados aos grandes comerciantes de Belém que, em última instância, dominavam o comércio regional e colocavam a produção local no mercado mundial (COSTA, 2012a, p. 61).

Em termos geográficos, o aviamento constituía um elo entre o micronúcleo extrativo do interior – para onde os camponeses caboclos se dirigiam para trocar a sua produção extrativa por mercadorias e dinheiro fornecidos a crédito pelos comerciantes locais, móveis ou fixos – e o macronúcleo urbano, onde se situavam as grandes firmas aviadoras, supridoras e financiadoras dos regatões e marreteiros (SANTOS, 2019). Até o término do período colonial, cujas últimas décadas foram marcadas pelas manifestações locais da crise geral do sistema colonial português, esse macronúcleo urbano incontestavelmente continuaria a ser Belém, reforçada assim na sua condição de cidade primaz da rede urbana dendrítica da Amazônia.

Belém do Pará: a capital da economia da borracha (1850-1920)

A crise que marcou as duas décadas finais do período colonial na Amazônia continuou e mesmo se aprofundou após a adesão do Grão-Pará à independência do Brasil, em 1823. Aos fatores externos, notadamente a tendência fortemente declinante dos preços do cacau e dos produtos tropicais em geral no mercado internacional (SANTOS, 2019), somaram-se fatores políticos internos que culminaram na Revolução Cabana (1835-1840), deflagrada de uma guerra civil que se espalhou por toda a região, da capital aos interiores, mobilizando amplamente suas classes e segmentos sociais, com repercussões significativas em termos de destruição dos patrimônios e da própria população economicamente ativa.

Essa fase de decadência da economia amazônica foi revertida a partir de 1850, quando teve início uma fase de expansão centrada na economia da borracha (SANTOS, 2019). À

¹⁶ Segundo Costa (2012a, p. 57), essa classe mercantil gradativamente formada na colônia era “originária de uma mistura de colonos, funcionários, militares e aventureiros”.

medida que se instalava a demanda externa oriunda dos mercados europeus e norte-americanos de fabricação de artefatos de borracha; conforme se introduzia a navegação a vapor no Rio Amazonas e nos seus afluentes¹⁷; e à proporção que se solucionavam, total ou parcialmente, os problemas da escassez de capital e de mão de obra, mediante, respectivamente, a introdução de capitais externos¹⁸ e a imigração¹⁹, criavam-se as condições para um dos períodos mais impressionantes da história econômica da Amazônia.

Não obstante, na base do desempenho da economia amazônica no período, estiveram relações de produção não tipicamente capitalistas, herdadas do passado colonial. Conforme aponta Costa (2012a), nos primeiros trinta anos durante os quais houve a fundação da economia da borracha, entre 1850 e 1880, os camponeses caboclos²⁰ surgidos no período colonial, acrescidos por migrações “espontâneas” de nordestinos, foram os responsáveis pelo fornecimento da goma elástica; situação esta que mudou durante o período de auge da economia gomífera, entre 1881 e 1912, quando o fundamento produtivo passou a ser o grande seringal-empório²¹, um elo da cadeia de aviamento também herdada do período colonial, mas consolidada na segunda metade do século XIX (Figura 3).

¹⁷ Essa importante inovação técnica foi introduzida em 1853, com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas pelo Barão de Mauá. Em 1867, ocorreu a abertura do Amazonas à navegação internacional, o que permitiu a entrada da *Amazon Steamship Navigation* no negócio dos transportes em 1872 (SANTOS, 2019).

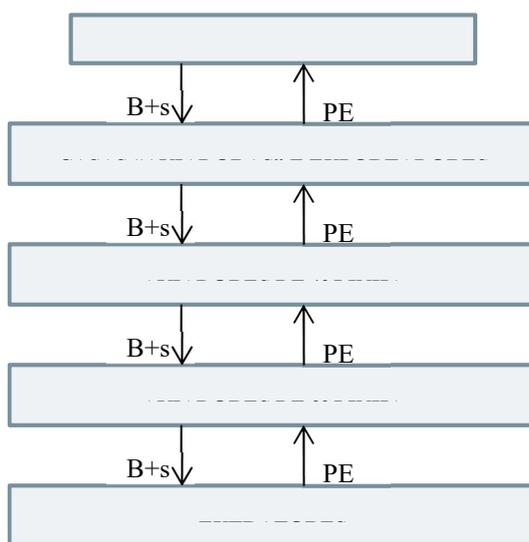
¹⁸ Segundo Santos (2019), o capital introduzido na região teve origem tanto no exterior, sob as formas de financiamento às importações, de investimentos diretos e de empréstimos aos governos locais, quanto em outras porções do país, sob as formas de crédito às importações de cabotagem, de investimentos diretos de particulares (como o empreendimento de Mauá) e, posteriormente, de despesas de capital da União (como a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré).

¹⁹ A imigração extrarregional, dirigida e, sobretudo, “espontânea”, foi a principal responsável pelo fornecimento da mão de obra necessária à expansão da produção da borracha. Como resultado, entre 1870 e 1910, a população da Amazônia saltou de 323.000 para mais de 1.200.000 pessoas (SANTOS, 2019).

²⁰ Segundo Costa (2012a), o seringal-caboclo foi uma estrutura produtiva caracterizada pelo baixo nível de especialização e pela disfuncionalidade de seu processo decisório em relação à racionalidade das frações de capital mercantil (rede tradicional de regatões, comerciantes locais e grandes aviadores) responsáveis por articulá-lo ao mercado.

²¹ Costa (2012a) define o seringal-empório como uma empresa com alto nível de especialização, controlada por frações locais do capital mercantil, financiadas por fontes internacionais, e que era responsável por controlar os seringueiros – trabalhadores formalmente autônomos (não assalariados), em sua maioria migrantes e isolados – pelo monopólio da logística de suprimento e pelo monopólio da compra do látex. Nesse empreendimento, que incluía uma área de floresta liberada para extração da borracha e o “barracão” onde os seringueiros vendiam sua produção extrativa e adquiriam meios de subsistência e instrumentos de trabalho, o capital circulante assumia uma importância maior que o capital fixo (SANTOS, 2019).

Figura 3. Representação esquemática da cadeia do aviamento durante o auge da economia da borracha



B+s = Bens de consumo, instrumentos de trabalho e dinheiro
PE = Produção extrativa

Comentário: Durante o auge da economia gomífera na Amazônia, o aviamento consistia de uma cadeia vertical de comerciantes, que ia desde o importador de borracha no exterior, passando pelas casas aviadoras, exportadores e aviadores de diversas ordens, até os seringalistas proprietários dos seringais e responsáveis por “aviar” os seringueiros.

Fonte: Santos (2019).

Em termos espaciais, os fluxos descendentes (de bens de consumo, instrumentos de trabalho e dinheiro) e ascendentes (de produção extrativa, sobretudo a borracha) pela cadeia vertical de comerciantes descrita na Figura 3 traduziam-se em intensas relações entre os núcleos de povoamento na Amazônia. Assim, novos núcleos surgiram com a expansão dos seringais-empório para os vales do Madeira, do Purus e do Juruá; e antigos núcleos urbanos localizados no vale do Amazonas e nos baixos cursos dos seus afluentes, a exemplo de Óbidos, Santarém, Itacoatiara, Parintins, Manaus e Belém, foram revigorados demográfica e economicamente em função da posição que assumiram na extração e circulação do excedente da economia da borracha (CORRÊA, 1987).

A extrema concentração social e setorial da renda, sobretudo em Belém e Manaus, cuja prosperidade contrastava com a vida precária dos seringueiros nos povoados do interior da Amazônia, foi apenas mais uma manifestação do processo que Deák (2016) denominou de acumulação entravada²² e que também se expressou de várias outras formas: no primitivismo e na baixa produtividade da tecnologia inerente ao sistema, bem como na limitação dos demais avanços técnicos, importados e restritos à infraestrutura; na convivência da ideologia liberal com o baixíssimo nível de reprodução da força de trabalho, parte dela escrava (até 1888) ou, no caso dos seringueiros, em condições próximas à escravidão; na limitação do mercado interno; e no baixo nível de diversificação das atividades produtivas.

Sede das principais firmas exportadoras e das casas aviadoras que controlavam toda a vasta hinterlândia amazônica por meio do financiamento à produção, a cidade de Belém atravessou um período que ficou conhecido como *Belle Époque*, caracterizado por grandes transformações na organização do espaço. Importantes investimentos diretos foram feitos por capitais estrangeiros na navegação, em instalações portuárias e ferroviárias e em serviços eminentemente urbanos (transportes urbanos como a linha elétrica de bondes, energia elétrica e iluminação pública, matadouro etc.), enquanto o capital privado nacional, seja de origem extrarregional ou mesmo proveniente das novas fortunas locais, investiu em pequenas indústrias e outras atividades urbanas, em bancos e casas bancárias, e também na construção civil que contribuiu para ampliar a oferta de imóveis na cidade (SANTOS, 2019).

Mas foram os investimentos públicos, revigorados pela elevada contribuição fiscal da economia da borracha, os principais responsáveis pelas mudanças na organização do espaço em Belém no período considerado. Um olhar sobre os principais destinos dos gastos de investimento fixo feitos pelo Governo do Pará e pela Intendência Municipal de Belém, no período de 1851 a 1920 (Tabela 1), evidencia que as verbas públicas destinadas às despesas de capital foram largamente canalizadas para a construção de vias urbanas (36,3%), como resposta às necessidades habitacionais da crescente população da capital paraense²³.

²² Um olhar sobre a renda interna pode ser elucidativo da dialética entre expatriação e acumulação de excedentes durante o auge da economia gomífera na Amazônia. Segundo estimativa de Santos (2019) para o ano de 1910, cerca de 26% do total de rendimentos dos fatores de produção que operavam na região – estimado em 485.833 contos de réis – foi expatriado na forma de serviço do capital estrangeiro e fretes e seguros internacionais. Ademais, outros 29% foram remetidos para outras regiões do País, na seguinte proporção: 15% de saldo líquido fiscal transferido para a União, cerca de 1,5% para proprietários de fatores e capitalistas e quase 12,5% para famílias de imigrantes. No total, 55% dos rendimentos foram transferidos para o exterior ou para outras regiões do País.

²³ Segundo Penteadó (1967, p. 120), “a evolução demográfica da capital paraense reflete muito bem o progresso do surto econômico provocado pela borracha, pois que passou a ter 35.000 habitantes, em 1873, 60.000, em 1888, 96.560, em 1900, 120.000, em 1905, e 192.000 em 1907”.

Tabela 1. Os seis principais destinos dos gastos de investimento fixo do Governo do Pará e da Intendência Municipal de Belém – 1851-1920

Despesas de capital	Soma de todos os anos	
	Cr\$ de 1972	% sobre o total
Sistema viário urbano	111.504.446	36,3
Iluminação e força	25.925.348	8,5
Portos, canais e barragens	25.787.058	8,4
Rodovias e pontes	17.041.754	5,6
Igrejas	15.868.330	5,2
Escolas e institutos de pesquisa	12.729.190	4,2
SUBTOTAL	208.856.126	68,2
Demais despesas ¹	98.090.199	31,8
TOTAL	306.946.325	100,0

Fonte: Adaptado de Santos (2019).

¹ Incluem as demais despesas feitas sob as rubricas Construções (Cultura e lazer; Bases e quartéis, Ferrovias; Reparos e adaptações; Água, esgotos e saneamento; Açudes, dragagens, desobstrução de rios e irrigação; Hospitais e postos de saúde; Estudos e projetos; e Construções diversas), Equipamentos e instalações, Imigração e colonização e Outras atividades econômicas.

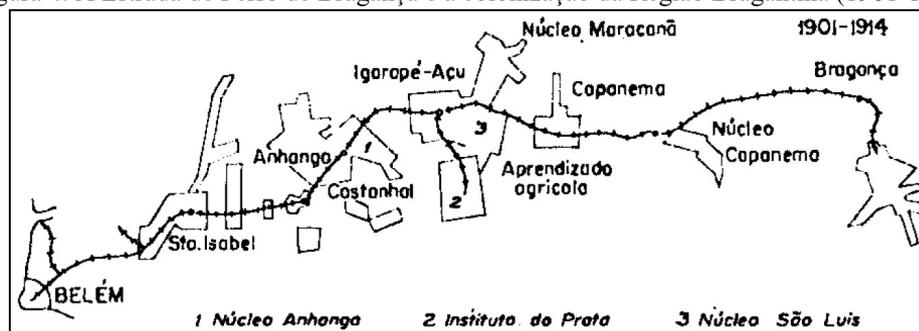
A administração de Antônio Lemos na Intendência Municipal de Belém (1897-1911) integrou esse contexto de aumento da capacidade de investimento público²⁴, favorecida também pela maior autonomia tributária que o recém-implantado regime republicano conferiu aos estados e municípios. Tendo como modelo a Paris haussmanniana, o projeto lemista para a capital paraense incluiu uma série de intervenções de caráter estético-higienista que atingiram, sobretudo, as áreas mais centrais da cidade: a expansão, o alargamento e o calçamento das vias urbanas, inclusive com a abertura do Boulevard da República (atual Boulevard Castilhos França); o aterramento da Doca do Reduto para a construção do Porto de Belém; a construção e reforma de praças, parques e coretos, com destaque para a Praça da República e a Praça Batista Campos; as reformas do monumental Teatro da Paz e do Palácio dos Governadores; a implantação de rede de esgoto e a criação do serviço de limpeza urbana com forno crematório; o aterramento de igarapés, a demolição de cortiços e a remoção de suas populações para áreas periféricas; e a decretação de novo código de posturas; entre outras medidas que buscavam “civilizar” aquela antiga cidade de origem colonial (SARGES, 2010).

Nesse contexto, a fase do crescimento urbano de Belém que Moreira (1966) denominou de continentalização, cujo marco inaugural fora a incorporação definitiva de Nazaré como um

²⁴ A longa administração lemista atravessou três quinquênios de elevados gastos de investimento fixo do Governo do Pará e da Intendência Municipal de Belém (estimados a preços de 1972), a saber: 1896-1900, com Cr\$ 26.479.968; 1901-1905, com Cr\$ 35.867.58; e 1906-1910, com Cr\$ 32.466.616 (SANTOS, 2019).

bairro da cidade em meados do século XIX, ganhou um novo impulso com o início da construção da Estrada de Ferro de Bragança no último quartel desse século. Planejada em conjunto com a política oficial de colonização agrícola na chamada Região Bragantina do Estado do Pará (Figura 4), com o propósito de abastecer de alimentos a crescente população belenense, a ferrovia constituiu um vetor de expansão urbana em direção aos limites da Primeira Légua Patrimonial²⁵ da cidade.

Figura 4. A Estrada de Ferro de Bragança e a colonização da Região Bragantina (1901-1914)



Comentário: Construída entre 1883 e 1908, a Estrada de Ferro Belém-Bragança serviu de apoio logístico à política oficial de colonização agrícola na Região Bragantina e foi um vetor de continentalização do crescimento urbano de Belém. Das estações e paradas ao longo da linha tronco da ferrovia, surgiram ou cresceram vários núcleos populacionais que se tornariam futuras vilas e cidades, algumas das quais atualmente integram a Região Metropolitana de Belém.

Fonte: Penteadó (1967).

Quando a ferrovia foi finalmente concluída em 1908, já se avizinhava a grande crise da economia gomífera, deflagrada pela entrada no mercado da borracha das *plantations* inglesas na Ásia. As vantagens comparativas decorrentes das inovações agrônômicas lá introduzidas expuseram as fragilidades da economia que fizera da Amazônia, durante mais de meio século, uma área econômica de grande expressão no País: a sua fundamentação em relações técnicas de produção (extrativismo de coleta) dependentes de ritmos naturais; as relações sociais de produção não tipicamente capitalistas sobre as quais se assentava; o predomínio do sistema de aviamento e os seus efeitos altistas sobre o preço da borracha amazônica; a alta vulnerabilidade em relação ao exterior etc.

Costa (2012a, p. 64) assim descreve o comportamento das variáveis da economia amazônica na segunda década do século XX: “os preços caem a -8,9, a quantidade produzida a -5, o valor da produção de borracha a -13,5, a renda líquida da economia a -6,8 e a renda *per*

²⁵ Área de aproximadamente 4.110 ha localizada entre o Forte do Presépio e o bairro do Marco, a Primeira Légua Patrimonial constitui o patrimônio fundiário inicial da municipalidade de Belém, doado pela Coroa Portuguesa em 1627 (PALMA MUNIZ, 1904). Atualmente, nela se localizam os bairros mais centrais da cidade, correspondentes às áreas mais ocupadas, edificadas e valorizadas da Região Metropolitana de Belém (TRINDADE JÚNIOR, 2016).

capita a -6,1% a.a.”. Os efeitos do grande colapso fizeram-se sentir em todos os setores da vida na Amazônia. E em Belém, a capital da economia da borracha, não poderia ser diferente.

Belém do Pará: centro comercial, mercado consumidor e parque industrial de uma economia em crise e reestruturação endógena (1920-1965)

Na Amazônia dos anos vinte, a grande crise decorrente da redefinição do mercado mundial da borracha não apenas redimensionou as grandezas macroeconômicas regionais, deslocando-as para patamares mais modestos, como também deflagrou processos de reestruturação endógena impulsionados pelo deslocamento de frações de capital e de trabalho dos decadentes seringais para outras bases produtivas (COSTA, 2012a).

No Estado do Pará, a falência dos seringais-empório liberou amplos contingentes de trabalhadores diretos que passaram a se “campesinizar”, tornando-se camponeses agrícolas²⁶ ou extrativos; estes últimos ainda dedicados à produção da borracha, mas agora organizados como pequena produção familiar e diversificada²⁷, ou dedicados a outros produtos extrativos, como a castanha-do-pará²⁸. Na base desses processos de campesinização, conforme lembra Santos (2019), estavam o acesso ainda relativamente livre ao fator terra e a persistência do sistema de aviamento, que também se reestruturou, originando novas cadeias mercantis mais flexíveis que aquelas que caracterizaram o auge da economia da borracha.

Foi também nos anos vinte que se instalou em vasta área do Tapajós o famoso projeto agroindustrial da maior empresa do mundo na época, a *Ford Motor Company*, considerado a primeira experiência agrícola nos moldes empresariais capitalistas na Amazônia (COSTA, 2012a). Embora tenha antecipado em algumas décadas tendências que ainda não eram muito comuns na região, como a política oficial de atração do grande capital²⁹ e a implantação local de *company towns* (Fordlândia e Belterra) para dar suporte à empresa (TRINDADE JÚNIOR;

²⁶ Foi o caso daqueles de origem nordestina que se estabeleceram em sub-regiões como a do Planalto Santareno, a da Bragantina, a da Guajarina e em parte do Salgado paraense, passando a abastecer os maiores centros regionais com produtos agrícolas antes importados (COSTA, 2012a).

²⁷ Foi o caso daqueles que permaneceram nas vastas áreas de seringais no estuário do Rio Amazonas, notadamente no Baixo Tocantins e na Região das Ilhas (COSTA, 2012a).

²⁸ Foi o caso daqueles que acessaram as áreas de castanhais livres no entorno da cidade de Marabá, no sudeste paraense (COSTA, 2012a).

²⁹ Segundo Costa (1993), a atração de capital estrangeiro autônomo de risco, vista pelo Governo Federal e pelos combatidos governos estaduais da Amazônia como uma possibilidade ótima de ocupação e valorização dos recursos em uma região onde os capitais eram escassos, foi feita com base em uma política liberal de uso das terras (doação de um milhão de hectares às margens do Rio Tapajós) e na concessão de incentivos fiscais.

ROCHA, 2002), o projeto veio a fracassar, já em 1945, em razão da sua incapacidade de estabelecer dois tipos de fundamentos imprescindíveis ao sucesso do empreendimento: os fundamentos técnicos de interação eficiente com a natureza local, estranha àquele agente do capitalismo “avançado”; e, sobretudo, os fundamentos sociais da valorização do capital, posto que a existência de um mercado de trabalho em proporções adequadas encontrava-se bloqueada pelo acesso relativamente livre ao fator terra, que colocava aos trabalhadores uma via de reprodução social alternativa ao assalariamento (COSTA, 1993).

Outro componente não menos importante da reestruturação endógena da economia na Amazônia foi o redimensionamento e a requalificação do setor industrial³⁰. A jovem indústria paraense, incipientemente formada durante o ciclo da borracha, sofreu relativamente menos os efeitos da crise daquela economia, pois encontrou fontes de compensação nos setores em expansão. Daí resultaram, conforme aponta Ventura Neto (2017), duas trajetórias industriais distintas, ambas concentradas na cidade de Belém³¹: uma de indústrias de pequeno e médio porte que passaram a substituir as importações de “bens salário” voltados para o mercado interno (urbano e regional), agora com menor capacidade de consumir e de importar; e outra trajetória de indústrias de maior porte voltadas para o beneficiamento e exportação dos novos produtos extrativos e agrícolas em expansão na região, notadamente a castanha-do-pará, demandada pelo mercado internacional, bem como a malva e a juta, das quais se produziam insumos demandados pelas indústrias paulistas (MOURÃO, 1989).

Do conjunto dessas transformações resultou, ao final dos anos trinta, uma economia reestruturada por meios predominantemente endógenos: novos campesinatos diversificaram a produção extrativa e expandiram a produção agrícola, as cadeias mercantis do aviamento renovaram-se e flexibilizaram-se, ao mesmo tempo que ganhou espaço a produção agroindustrial e manufatureira para atendimento do mercado interno. As áreas onde tais reestruturações se processaram foram as que lograram manter maior dinamismo mesmo durante a crise, como o Planalto Santareno, onde se instalaram novos campesinatos agrícolas e as *plantations* da Ford (CORRÊA, 1987); a Região Bragantina, onde a colonização agrícola

³⁰ De acordo com os cálculos de Costa (2012a), entre 1907 e 1940, cresceram significativamente o número de empresas (de 54 para 666), o de trabalhadores (de 2.539 para 10.595), o valor da produção (de Cr\$ 66.077 para Cr\$ 151.247 mil) e o montante de capital aplicado (de Cr\$ 41.683 para 124.964 mil) no setor industrial do Pará, ao passo que declinaram o tamanho e a produtividade das empresas industriais, provavelmente se ajustando à diversidade da demanda.

³¹ As empresas industriais em expansão durante a reestruturação endógena da economia na Amazônia, bem como o correspondente proletariado urbano por elas convocado (SANTOS, 2019), concentraram-se no bairro do Reduto, cuja famosa doca fora aterrada no início do século XX para a construção do Porto de Belém. A proximidade em relação aos terminais fluviomarítimos da Baía do Guajará fez do Reduto um bairro estratégico para a instalação das unidades fabris (SANTOS, 2021).

iniciada durante o auge da borracha se consolidou (PENTEADO, 1967); a cidade de Marabá, centro comercial da castanha produzida no seu entorno (DIAS, 1958); o Baixo Tocantins, onde se formou uma importante agroindústria de aguardente (COSTA, 2012a); bem como a cidade de Belém, principal centro comercial, parque industrial e mercado consumidor da produção extrativa, agrícola, agroindustrial e manufatureira na região.

Com efeito, a produção do espaço em Belém acompanhou a dinâmica evolutiva da “nova” economia paraense (COSTA, 2012a). Durante a fase de estagnação econômica que perdurou de 1939 a 1953, em razão da ausência de uma política oficial de valorização da região³² e da sua modesta articulação aos mercados nacional e internacional, a malha urbana de Belém, ainda pouco pressionada por fluxos migratórios, permaneceu circunscrita à Primeira Léguas Patrimonial, administrada sob o regime de enfiteuse³³, uma forma particular de gestão do patrimônio fundiário que garantia ao poder público municipal uma grande capacidade de controle do desenho e do alinhamento urbano (VENTURA NETO, 2017).

Por meio dessa forma peculiar de gestão do seu patrimônio fundiário, a municipalidade intervinha diretamente na diferenciação do espaço em Belém. De um lado, extensas glebas nas áreas de baixadas da cidade³⁴ eram mantidas sob domínio útil de algumas poucas famílias tradicionais que as haviam adquirido ainda no período colonial, restando como áreas desvalorizadas e arrendadas para fins pastoris (fazendas de vacarias). De outro lado, o domínio útil dos terrenos de cotas mais altas, próximos dos principais corredores de tráfego e equipamentos urbanos da Primeira Léguas, era pouco concentrado, o que os tornava localizações centrais para as primeiras incorporações imobiliárias feitas pelos grupos empresariais locais formados durante o período de reestruturação endógena da economia (VENTURA NETO, 2017).

No início dos anos cinquenta, portanto, a malha urbana de Belém afigurava-se irregular e compacta; configuração esta ratificada pela instalação, no período da Segunda Guerra

³² A interrupção do Plano de Defesa da Borracha (1921) expressou o desinteresse do governo federal pela Amazônia, região para a qual não foi destinada uma política de valorização da borracha da mesma importância que a política de valorização do café teve em São Paulo e no restante do País (SANTOS, 2019). Mesmo os recursos canalizados pelos Acordos de Washington (1942), firmados como parte do esforço de guerra, produziram poucos resultados apreciáveis em termos de produção da borracha (COSTA, 2012a).

³³ Por meio do instituto jurídico denominado enfiteuse ou aforamento, o Município de Belém (senhorio) transferia a outrem (enfiteuta) o domínio útil, embora não a propriedade, sobre bem imóvel, mediante a obrigação, por parte do enfiteuta, de pagar à municipalidade uma renda anual invariável (foro). Além disso, o enfiteuta também deveria pagar o laudêmio toda vez que transferisse o domínio útil do imóvel a terceiros.

³⁴ Em Belém, denominam-se de baixadas as porções do sítio urbano caracterizadas pelas baixas altimetrias (iguais ou inferiores a quatro metros), constantemente alagadas ou suscetíveis a inundações em função da influência das marés e das precipitações pluviométricas (TRINDADE JÚNIOR, 2016).

Mundial, de um cinturão institucional³⁵ que obstaculizou a expansão horizontal contínua e acelerou o adensamento populacional e a valorização dos terrenos mais elevados da Primeira Léguas Patrimonial (TRINDADE JÚNIOR, 2016). As primeiras tendências de modificação dessa configuração surgiram a partir da fase de dinamismo econômico vivida pela Amazônia entre 1953 e 1965, período em que avançou a participação do mercado nacional nas exportações da região e em que ocorreram dois eventos de grande significado: a criação da primeira instituição federal de planejamento da região amazônica, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA)³⁶, e a construção do primeiro grande eixo rodoviário na região, a Belém-Brasília (BECKER, 2009).

Esse novo momento do desenvolvimento capitalista na Amazônia não deixaria de repercutir em Belém, ainda confinada nos limites da Primeira Léguas Patrimonial. Nas suas áreas de baixadas, até então desvalorizadas e ocupadas por extensas estâncias pastoris, populações pobres, muitas delas migrantes de origem interiorana, começaram a estabelecer moradia, a contribuir para a urbanização dos terrenos e a lutar pela posse da terra (TRINDADE JÚNIOR, 2019); os efeitos concorrenciais da maior integração com o mercado nacional já começavam a se fazer sentir nas áreas industriais da cidade; e a verticalização começava a despontar nas localizações mais elevadas e valorizadas, à medida que os grupos empresariais locais, incentivados pelo governo municipal, avançavam na imobilização de seus ativos na forma de patrimônio imobiliário urbano (VENTURA NETO, 2017).

Para além do Cinturão Institucional que circundava os limites da Primeira Léguas Patrimonial, a área urbanizada permanecia muito descontínua e se restringia basicamente às proximidades de duas vias que davam acesso a subúrbios distantes: uma em direção à Vila de Icoaraci, sede distrital no norte do Município de Belém; e a outra via que seguia no sentido da agora desativada Estrada de Ferro de Bragança, dando acesso às nucleações que surgiram às suas margens e à Rodovia Belém-Brasília, cuja abertura representou o clímax da continentalização da cidade (MOREIRA, 1966) e um importante marco inicial da metropolização que se consolidaria nas décadas seguintes (TRINDADE JÚNIOR, 2016).

Belém: uma metrópole em formação na fronteira extensiva do capitalismo (1966-1985)

³⁵ Formando uma espécie de semicírculo em torno da Primeira Léguas Patrimonial, o cinturão institucional consiste de uma grande extensão de terrenos que foram cedidos pela municipalidade para uso de instituições civis e militares (TRINDADE JÚNIOR, 2016).

³⁶ A SPVEA foi a entidade criada para gerir as dotações orçamentárias previstas pela Constituição de 1946 mediante um Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SILVA, S., 2017).

A partir da segunda metade da década de 1960, depois de mais de um século de desenvolvimento extensivo do capitalismo³⁷ no Brasil, finalmente começaram a ser criadas as condições para a mais ampla extensão das relações de produção capitalistas na Amazônia. Na condição de fronteira extensiva do capitalismo, essa região assumiu um papel importante na manutenção de taxas de excedentes compatíveis com a continuidade da acumulação entravada até a exaustão do estágio extensivo no final da década de 1970.

Para tanto, a intervenção dos governos militares foi decisiva. Em 1966, com o conjunto de normas e medidas que ficou conhecido como “Operação Amazônia”, foram criadas a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o seu braço financeiro, o Banco de Crédito da Amazônia (BCA), instituições responsáveis por uma política de incentivos fiscais e uma política de terras que lograram introduzir o grande capital forâneo na região, tanto nos setores da indústria e dos serviços, quanto na agropecuária³⁸, bloqueando, assim, a fronteira agrícola ao campesinato (COSTA, 2012c).

Posteriormente, no início da década de 1970, a criação do Programa de Integração Nacional (PIN) e do Programa de Redistribuição de Terras (PROTERRA) garantiriam a infraestrutura de integração da região ao mercado nacional³⁹ e ampliariam a dotação de terras, subtraídas da floresta, e de trabalho, carreado de outras porções do País. Mais tarde, no contexto da exaustão do estágio extensivo, as diretrizes do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) levaram ao abandono da estratégia de colonização dirigida em prol de um esforço concentrado de investimento em grandes projetos, consubstanciado no Programa de Polos Agropecuários e Minerais da Amazônia (POLAMAZONIA)⁴⁰, cujo maior destaque foi o Polo Carajás.

³⁷ Segundo Deák (2016), diz-se que o desenvolvimento capitalista encontra-se em sua fase extensiva quando a extensão da relação de trabalho assalariado, feita às custas de relações anteriores, constitui o principal processo responsável pela geração de excedentes e, por conseguinte, pelo ritmo de crescimento da produção.

³⁸ A análise feita por Costa (2012c) de duas amostras de projetos agropecuários aprovados pela SUDAM, até o ano de 1985, evidenciam o grau de concentração de capital patrocinado pela política de incentivos fiscais na fronteira amazônica. Na primeira amostra de 211 projetos, apenas 16 deles – 7,5% do total – com investimentos médios entre 40 e mais de 80 bilhões de cruzeiros têm acesso a 41,5% dos incentivos fiscais. De outro lado, na segunda amostra de 106 projetos, 21 empresas gigantes aparecem como principais acionistas de projetos cujos valores correspondem a 47,2% do total de investimentos, apresentando, além disso, a maior média de investimento por projeto – 48,5 bilhões de cruzeiros – com incentivos fiscais de 74,56% desse valor. A esse grupo de acionistas seguem-se, em ordem de importância da massa de investimentos e dos incentivos fiscais: os grupos familiares forâneos; as oligarquias locais; e as empresas que não se incluíam entre as 500 maiores do País em 1980. Ao processo de concentração de capital correspondeu, em razão de mecanismos próprios da política de incentivos fiscais na Amazônia, a concentração fundiária (ver Costa, 2012c).

³⁹ A Belém-Brasília foi concluída no início dos anos setenta e, ainda na primeira metade da década, foram construídas a Rodovia Transamazônica e a Pará-Maranhão.

⁴⁰ Orientado pelo objetivo de rápida geração de divisas, o POLAMAZONIA previu a implantação de quinze polos de crescimento para os quais seriam direcionados investimentos infraestruturais no campo da energia, da

A reafirmar o fato de que a expropriação camponesa constitui condição da formação do mercado de trabalho e de terras para as empresas capitalistas, houve no Pará uma acentuada expansão do assalariamento nos setores em que as atividades se ampliaram e dinamizaram (Tabela 2). No setor industrial, que passou de 15 para 35% do Produto Interno Bruto (PIB) do Pará entre 1965 e 1980 (COSTA, 2012a), o assalariamento foi expressivo: na indústria fabril o número de empregados saltou de 16.704 em 1960 para 73.261 em 1980, enquanto na construção civil passou de 15.027 para 50.755 no mesmo período (SANTOS, 2019). Ademais, os trabalhadores assalariados passaram de 13,9 para 20,8% do total do pessoal ocupado nas atividades rurais.

Tabela 2. Assalariados por setor de atividades econômicas no Estado do Pará – 1960 e 1980

Setores de atividades	Assalariados ¹	
	1960	1980
Agropecuária, silvicultura e extrativismo	41.625	91.443
Indústria de transformação, extração mineral e construção civil	29.093	136.905
Demais atividades	75.859	222.609
SUBTOTAL	146.677	450.957
Setor público	25.654	40.824
TOTAL	172.231	491.781

Fonte: Adaptado de Santos (2019).

¹ Considera-se como assalariados todos aqueles que são classificados como Empregados nos censos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A expansão do trabalho assalariado na Amazônia foi acompanhada da intensa urbanização da população (Tabela 3). Os processos que perturbaram as estruturas camponesas e romperam com o tradicional sistema de aviação conferiram uma feição mais complexa à rede urbana amazônica, com a elevação de Manaus à categoria metropolitana, o revigoramento de centros antigos e a criação de novos núcleos, até então pouco comuns na região (CORRÊA, 1987). Em Belém, para onde afluíram muitos camponeses e outros tipos de trabalhadores diretos expropriados de suas terras, a aceleração da proletarização urbana projetou-se “com a conhecidíssima forma de inchação da periferia, com a classe proletária e sua cauda subproletária aumentando muito em número” (SANTOS, 2019, p. 411).

Tabela 3. Região Norte: população total, população urbana e população residente em Belém – 1960-1980

Anos	Pop. total (A)	Pop. urbana (B)	(%) B/A	Pop. Belém (C)	(%) C/B
1960	2.561.782	957.718	37,38	399.222	41,68
1970	3.603.860	1.626.600	45,13	633.374	38,93
1980	5.880.268	3.037.150	51,65	933.287	30,71

Fonte: Adaptado de Trindade Júnior (2016) e Mitschein, Miranda e Paraense (1989).

comunicação e dos transportes, bem como uma política de incentivos fiscais com a finalidade de atrair investimentos empresariais massivos e especialmente concentrados (MONTEIRO; COELHO, 2004).

Majoritariamente instaladas em assentamentos precários e irregulares nas baixadas da área central de Belém, essas populações migrantes formaram uma imensa massa proletária e, sobretudo, subproletária, dadas as suas baixas perspectivas de assalariamento no mercado de trabalho. À luz do conceito de “proletarização passiva”⁴¹, Mitschein, Miranda e Paraense (1989) mostraram que, entre 1978 e 1984, cerca de 52% da população economicamente ativa em Belém trabalhava sem carteira assinada ou por conta própria. Não obstante, quando se considera que 3/4 da população em idade de trabalhar encontrava-se sem rendimento ou ganhava até dois salários mínimos, vê-se que a dimensão da subproletarização era ainda maior que aquela expressa pelos dados da população economicamente ativa.

Além das transformações na força de trabalho, o avanço da fronteira extensiva do capitalismo na Amazônia também implicou mudanças significativas nas formas de reprodução e valorização das frações locais de capital sediadas em Belém. À medida que a unificação do espaço/mercado nacional solapava o regime de acumulação mais ou menos autônomo historicamente estabelecido na Amazônia – baseado no extrativismo de coleta como relação técnica de produção predominante, nas relações sociais de produção estranhas ao capitalismo, nas cadeias de aviação e na correspondente rede urbana dendrítica –, os capitais que nesse contexto se reproduziam e se valorizavam passaram a redirecionar porcentagens crescentes dos seus ativos totais das atividades industriais e comerciais em que costumavam atuar para o setor imobiliário; imobilizando-os, portanto, na forma de imóveis urbanos (VENTURA NETO, 2017).

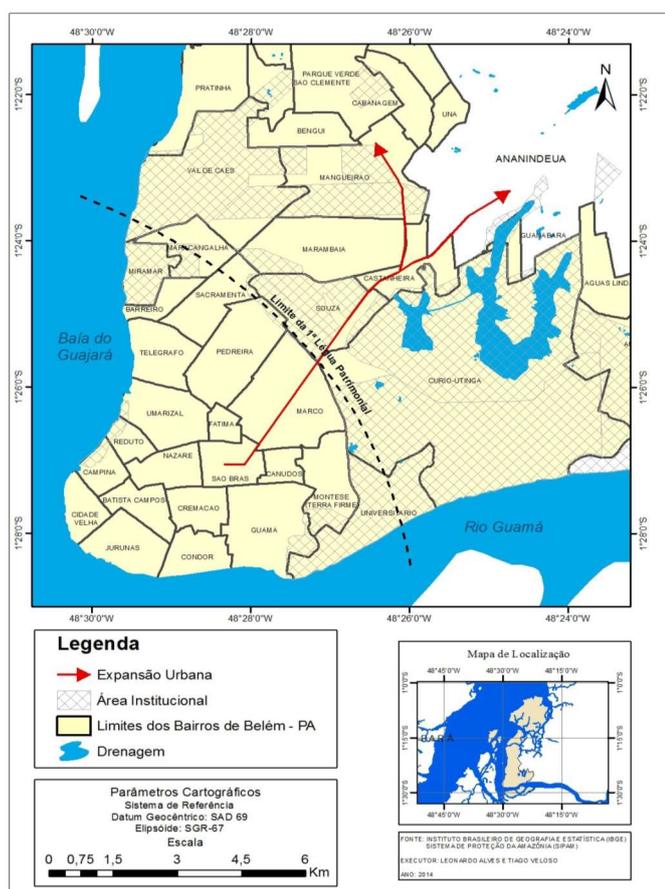
Ademais, mudando as condições locais de reprodução do capital e do trabalho, mudou também a forma de intervenção do Estado na organização espacial em Belém. Com efeito, houve uma transição do controle mais direto da municipalidade sobre a malha urbana, exercido por meio do regime da enfiteuse e do plano de alinhamento da Primeira Légua Patrimonial, para um novo momento de maior influência político-institucional e financeira de instituições federais sobre a política urbana. É esse o contexto da criação da Região Metropolitana de Belém (RMB), então constituída pelos Municípios de Belém e Ananindeua (BRASIL, 1973), que abriu caminho para a elaboração dos primeiros “planos compreensivos” da Grande Belém⁴² (SANTOS, 2018).

⁴¹ Para Offe e Lenhardt (1984), a proletarização passiva decorre da destruição das formas de trabalho e subsistência habituais, e é regulada pelo Estado por meio da política social.

⁴² Foram três os planos compreensivos da Grande Belém no período aqui tratado: o Plano de Desenvolvimento da Grande Belém (PDGB), entre 1974 e 1976; o Plano de Diretrizes Metropolitanas (PDM), entre 1976 e 1977; e o Plano de Estruturação Metropolitana (PEM), entre 1979 e 1981 (SANTOS, 2018).

O principal resultado das ações direta ou indiretamente patrocinadas pelo Estado nesse período foi a maior fragmentação e diferenciação do espaço em Belém. Enquanto na área central do aglomerado urbano o aquecimento do mercado imobiliário esteve relacionado à realização de operações de saneamento em áreas de baixadas, acompanhadas da remoção de populações nelas residentes, como aconteceu nos casos dos projetos de macrodrenagem das Bacias de Armas-Reduto (TRINDADE JÚNIOR, 1997) e do Una (ABELÉM, 2018), a periferia distante tornava-se destino dos primeiros assentamentos residenciais populares – a maioria deles, conjuntos habitacionais⁴³, mas depois também ocupações “espontâneas” e alguns assentamentos dirigidos pela iniciativa privada – precariamente instalados ao longo das vias de expansão da metrópole em formação (Mapa 1).

Mapa 1. Belém: os vetores rodoviários de expansão da metrópole



Comentário: A partir da segunda metade da década de 1960, o padrão rodoviário da expansão urbana de Belém é reforçado pela instalação de novos assentamentos residenciais ao longo de dois principais eixos de circulação – a Rodovia Augusto Montenegro, em direção a distritos periféricos do Município de Belém, e a BR-316, que dá acesso a nucleações vizinhas e à Rodovia Belém-Brasília.

Fonte: Santos (2021).

⁴³ A maioria dos conjuntos habitacionais financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) no período em foco foi instalada nos Municípios de Belém (após a Primeira Léngua Patrimonial) e de Ananindeua (SILVA, 2014).

Nos termos de Trindade Júnior (2016), iniciava-se um momento de transição da forma compacta ou confinada da malha urbana de Belém – em que as baixadas centralmente situadas eram as localizações principais das moradias populares autoconstruídas – para uma forma dispersa do aglomerado metropolitano, na qual os novos assentamentos residenciais das populações migrantes e daquelas que eram removidas das áreas centrais passavam a ter localizações predominantemente suburbanas. Assim, aumentava a fragmentação e a diferenciação espacial à medida mesmo que avançava a unificação do mercado nacional.

A Grande Belém: metrópole da Amazônia oriental na crise contemporânea do capitalismo (1986-...)

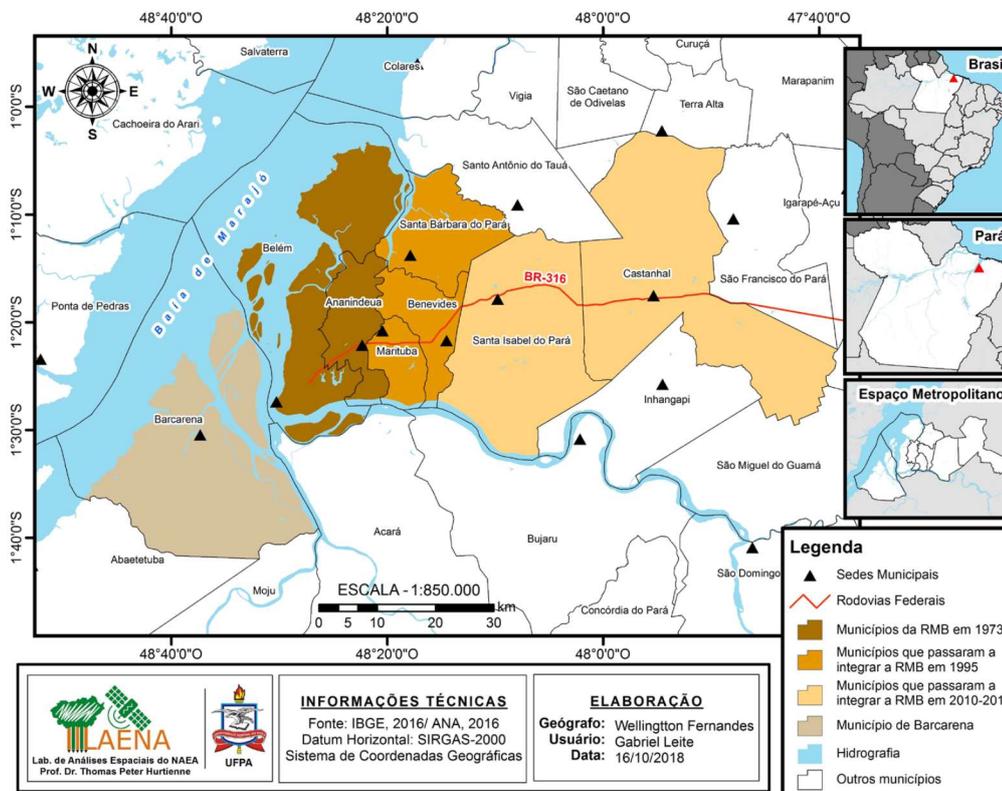
Em finais do século XX, a Amazônia estava definitivamente incorporada como um componente da formação social brasileira, projetando-se na região todos os problemas e as ideologias características do período de crise que se seguiu ao esgotamento do estágio extensivo do capitalismo no Brasil (DEÁK, 2016). A deslegitimação e o enfraquecimento da ação do Estado, o descredenciamento do interesse coletivo e do planejamento praticado em seu nome, bem como as mais recentes ideologias ecológicas, incidem em uma região que hoje apresenta grandes diferenciações econômicas, sociais e espaciais internas.

Nesse mesmo período, ao longo dos anos oitenta e noventa, a forma dispersa da metrópole belenense foi consolidada pela continuidade do estabelecimento de assentamentos residenciais populares – conjuntos habitacionais, ocupações “espontâneas” e alguns assentamentos dirigidos pela iniciativa privada – na periferia distante, sobretudo na área conurbada entre Belém e Ananindeua (SILVA, 2014; TRINDADE JÚNIOR, 2016). Nesse contexto, já em 1995, a RMB, agora definida em nível estadual, foi ampliada com a incorporação dos Municípios de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará (PARÁ, 1995).

Mais recentemente, a partir dos anos 2000, sob o influxo de velhas e novas tendências, a malha metropolitana vem assumindo uma forma ainda mais espraiada e difusa (Mapa 2), cuja expansão se faz no sentido dos dois vetores rodoviários preexistentes – os municípios mais recentemente integrados à RMB, Santa Isabel do Pará e Castanhal (PARÁ, 2010, 2011), situam-se no eixo da BR-316 – e também no sentido de um vetor rodoviário recentemente implantado

– a Alça Viária⁴⁴ – que projeta a metropolização para além da área metropolitana oficial, em direção a municípios do Baixo Tocantins, como Barcarena e Acará.

Mapa 2. Belém: espaço metropolitano atual



Comentário: Atualmente, o espraiamento, a descontinuidade, a fragmentação e a precariedade configuram o padrão da metropolização belenense, cujas dinâmicas ultrapassam os limites oficialmente estabelecidos da RMB.

Fonte: Trindade Júnior e Leite (2019).

Em razão da precariedade e desigual distribuição da infraestrutura e das descontinuidades do planejamento metropolitano (SANTOS, 2019), a metrópole ampliada apresenta-se como um espaço urbano extremamente diferenciado. No interior mesmo da Primeira Léguas Patrimonial – área que concentra a maior parte dos equipamentos e dos serviços urbanos – é evidente uma significativa diferenciação interna quanto aos usos do solo: a) no *núcleo histórico*, constituído de antigos bairros com funções comerciais, portuárias, residenciais e de serviços, intervenções estatais recentes e pontuais criam localizações com apelos culturais e paisagísticos destinadas ao lazer das classes médias e altas e ao turismo⁴⁵; b) nos *bairros*

⁴⁴ Inaugurada em 2002, a Alça Viária é um complexo de rodovias e pontes que tem início na BR-316 na altura do Município de Marituba e termina no Município de Barcarena, permitindo acesso ao complexo portuário-industrial ali instalado e às rodovias estaduais que levam ao sudeste do Estado do Pará.

⁴⁵ Sob o discurso da superação da decadência do centro histórico e/ou de um pretensão retorno à natureza perdida (“janelas para o rio”), projetos recentes como o “São José Liberto” (polo joalheiro e centro turístico e cultural), o “Feliz Lusitânia” (complexo histórico-arquitetônico requalificado para fins turísticos e culturais), o “Mangal das Garças” (parque ecológico à beira-rio concebido para ser uma “síntese da natureza amazônica”) e a “Estação das

pericentrais, onde se concentram a população de mais alta renda, os serviços mais sofisticados e os maiores investimentos infraestruturais antigos ou recentes, a promoção imobiliária induz à intensa verticalização e à elevação dos preços das localizações⁴⁶; e c) nas *baixadas*, majoritariamente ocupadas por populações de baixo poder aquisitivo e que mantêm fortes vínculos com a vida ribeirinha do entorno de Belém, predominam os assentamentos precários e irregulares em péssimas condições socioambientais.

Após as amplas áreas institucionais e residenciais de baixo e médio status social que formam uma área de transição, segue-se a área de expansão da metrópole, cujos principais vetores também revelam diferentes usos do solo: a) na *Rodovia Augusto Montenegro*, em direção aos distritos periféricos de Icoaraci e Outeiro, em que pese a predominância de bairros e estratos populares, a recente atuação do mercado imobiliário local em associação com incorporadoras nacionais de capital aberto tem criado uma nova frente de expansão do setor de imóveis de alto e médio padrão⁴⁷ (VENTURA NETO, 2015); b) na *Rodovia BR-316*, em direção aos demais municípios integrantes da RMB, a fase mais recente da política habitacional brasileira tem reafirmado a tendência de instalação de assentamentos residenciais populares em localizações cada vez mais distantes (SILVA, 2014); e c) na *Alça Viária*, em direção a municípios do Baixo Tocantins, usos diversos se fazem presentes, dentre os quais se destacam aqueles associados ao Complexo Portuário-Industrial instalado em Barcarena⁴⁸.

Esse padrão espreado, descontínuo, precário e extremamente desigual de urbanização em Belém está diretamente relacionado à transformação deste que outrora foi o principal aglomerado urbano da Amazônia em um centro periférico da sociedade brasileira, reproduzindo de maneira particular as idiosincrasias da formação social na qual foi incorporada e o impasse decorrente da crise de seu modelo de reprodução material.

Considerações finais

Docas” (*waterfront* de apelo turístico, cultural e de lazer) requalificam, isto é, introduzem novos usos do solo nos bairros que compõem o velho centro de Belém (TRINDADE JÚNIOR, 2018).

⁴⁶ Bairros que se consolidaram historicamente como locais de moradia das populações abastadas, como Batista Campos e Nazaré, bem como aqueles que foram valorizados por obras relativamente recentes de saneamento e macrodrenagem, como o Reduto e o Umarizal, e bairros adjacentes, como o Marco e a Pedreira, estão entre aqueles que apresentam os maiores valores médios dos preços de localização (de aluguel e de compra) e os mais elevados números de novos empreendimentos imobiliários (VENTURA NETO, 2015; CARDOSO, 2017).

⁴⁷ Bastante expressiva dessa tendência que Santos (2017) denomina de suburbanização condominial foi a chegada, no Distrito de Outeiro, de um empreendimento Alphaville, autodenominado como “o primeiro bairro planejado de alto padrão de Belém”.

⁴⁸ Faz-se referência ao Complexo Portuário-Industrial de Vila do Conde, onde se localizam as plantas industriais de produção de alumina e alumínio primário da Albras e da Alunorte, e os terminais privados caulíniferos da Imerys Rio Capim Caulim S.A. e de granéis sólidos da ADM Portos do Pará S.A. e da Bunge.

O impasse vivido pela formação social brasileira desde a exaustão do seu estágio de desenvolvimento extensivo do capitalismo ganha contornos mais dramáticos com a crise ecológica atual. Afinal, a eventual transição para o estágio intensivo⁴⁹ possibilitaria o desenvolvimento de forças produtivas por si só capazes de evitar o esgotamento dos estoques de recursos naturais? Ou o problema reside muito mais no caráter anárquico da produção capitalista, de tal maneira que seria preciso substituí-la por outro modo de produção? Nessa discussão, quer em nível nacional ou internacional, a Amazônia assume lugar de destaque enquanto bioma cuja complexidade e diversidade – hoje se sabe – são inseparáveis das práticas de diversas populações locais anteriores e posteriores ao início da colonização europeia.

Não obstante, a secular relação da Amazônia com o mundo capitalista tem se caracterizado pela negação e pela perda dessa sociobiodiversidade. Após o longo “ciclo” extrativista que perdurou até meados do século XX – relativamente menos predatório em relação ao bioma, mas com grandes custos humanos e sociais para as populações locais – seguiu-se uma fase de rápido e brutal avanço da fronteira extensiva do capitalismo, a partir da qual ganharam espaço novas formas de uso e ocupação do solo que pressupõem a depredação ou supressão do bioma originário, a par de grandes danos às populações que dele dependem.

Diante disso, qualquer caminho minimamente promissor de superação do atual impasse da formação social brasileira deve conferir um novo lugar à Amazônia no desenvolvimento histórico nacional. Na base desse projeto deverá estar a capacidade criadora da sociobiodiversidade amazônica – uma fonte potencialmente infinita de fluxos, muito mais que um estoque estático e limitado de matérias-primas – mediada por aglomerações urbanas que disponham dos meios infraestruturais e humanos necessários à sua valorização, legitimação, articulação e enriquecimento endógenos e em bases não necessariamente industriais (SILVA, H., 2017). Uma metrópole ribeirinha e da floresta – eis um horizonte promissor para Belém em uma nova fase de desenvolvimento da formação social brasileira.

Referências

- ABELÉM, A. G. **Urbanização e remoção**: por que e para quem? Belém: NAEA, 2018.
- ARAÚJO, R. A razão na selva: Pombal e a reforma urbana na Amazônia. **Camões**: Revista de Letras e Culturas Lusófonas, Lisboa, n. 15-16, p. 151-165, 2003.
- BECKER, B. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

⁴⁹ Segundo Deák (2016), o estágio intensivo do capitalismo é aquele em que, já incorporada toda ou a maior parte da população às relações de produção assalariadas, a taxa de excedente fica na dependência do aumento da produtividade do trabalho via progresso técnico. No Brasil, a transição ao estágio intensivo implicaria a remoção dos entraves ao desenvolvimento e, por conseguinte, a transformação da sociedade de elite em sociedade burguesa.

BRASIL. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, 1973. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm. Acesso em: 31 jul. 2021.

CARDOSO, W. S. **Mercado imobiliário e verticalização de empreendimentos residenciais na produção da segregação socioespacial em Belém**. 2017. 436 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

CHAMBOULEYRON, R. O Estado do Maranhão e Pará: territorialidade e ocupação (séculos XVII e XVIII). In: SERRÃO, J. V. (org.). **A terra num império ultramarino**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2021. No prelo.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1994.

COSTA, F. A. **Grande capital e agricultura na Amazônia: a experiência Ford no Tapajós**. Belém: EDUFPA, 1993.

COSTA, F. A. **Formação rural extrativista na Amazônia: os desafios do desenvolvimento capitalista (1720-1970)**. Belém: NAEA, 2012a.

COSTA, F. A. A economia colonial do Grão-Pará: uma avaliação crítica (1720-1822). **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, n. 1, p. 197-219, abr. 2012b.

COSTA, F. A. **Formação agropecuária da Amazônia: os desafios do desenvolvimento sustentável**. Belém: NAEA, 2012c.

CRUZ, E. **História de Belém**. v. 1. Belém: UFPA, 1973.

DEÁK, C. **Em busca das categorias da produção do espaço**. São Paulo: Annablume, 2016.

DIAS, C. V. Marabá - centro comercial da castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano XX, n. 4, p. 383-427, out./dez. 1958.

FALCON, F. J. C. **A época pombalina**. São Paulo: Ática, 1982.

MITSCHEIN, A.; MIRANDA, H.; PARAENSE, M. **Urbanização selvagem e proletarização passiva na Amazônia: o caso de Belém**. Belém: CEJUP, 1989.

MONTEIRO, M. A.; COELHO, A. C. N. As políticas federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 7, n. 1, p. 91-122, jun. 2004.

MOREIRA, E. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária/UFPA, 1966.

MOURÃO, L. **Memória da indústria paraense**. Belém: Federação das Indústrias do Estado do Pará, 1989.

OFFE, C.; LENHARDT, G. **Problemas estruturais do Estado capitalista**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

PALMA MUNIZ, J. **Patrimônios dos conselhos municipais do Estado do Pará**. Lisboa: Aillaud & Cia, 1904.

PARÁ. Lei Complementar nº 027, de 19 de outubro de 1995. Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**: Belém, n. 28.116, 22 dez. 1995.

- PARÁ. Lei Complementar nº 072, de 20 de abril de 2010. Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**: Belém, n. 31.656, 30 abr. 2010.
- PARÁ. Lei Complementar nº 076, de 28 de dezembro de 2011. Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**: Belém, n. 32.066, 29 dez. 2011.
- PENTEADO, A. R. **Problemas de colonização e de uso da terra na Região Bragantina do Estado do Pará**. v. 1. Belém: UFPA, 1967.
- PENTEADO, A. R. **Belém do Pará**: estudo de geografia urbana. v. 1. Belém: Imprensa Universitária/UFPA, 1968.
- REIS FILHO, N. G. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: EDUSP, 2001.
- SANTOS, F. V. Os capitães-mores do Pará (1707-1737): trajetórias, governo e dinâmica administrativa no Estado do Maranhão. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 667-688, jul./dez. 2015.
- SANTOS, R. **História econômica da Amazônia (1800-1920)**. Manaus: Valer, 2019.
- SANTOS, T. V. Metropolização regional e suburbanização condominial: aspectos da dinâmica da dispersão urbana na Região Metropolitana de Belém. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 7, n. 1, p. 91-116, 2017.
- SANTOS, T. V. Geografias e genealogias do planejamento urbano em Belém: elementos da modernidade e produção de desigualdades. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 28, n. 55, p. 980-1005, out./dez. 2018.
- SANTOS, T. V. Três atos de uma trajetória: simetria, voluntarismo e (des)continuidade nas políticas de planejamento e da gestão metropolitana em Belém. *In*: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; SANTOS, T. V. (org.). **O urbano e o metropolitano em Belém**: (re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 261-292.
- SANTOS, T. V. Ajuste espacial e urbanização desigual: involução industrial e metropolização terciária em Belém. **Confins [Online]**, n. 49, 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/35423>. Acesso em: 23 jul. 2021.
- SARGES, M. N. **Belém**: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912). Belém: Paka-Tatu, 2010.
- SILVA, M. L. **Habitação produzindo espaço urbano na reprodução de conjuntos habitacionais**: experiências e tendências na Região Metropolitana de Belém. 2014. 240 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.
- SILVA, H. **Socialização da natureza e alternativas de desenvolvimento na Amazônia brasileira**. 2017. 266 f. Tese (Doutorado em Economia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.
- SILVA, S. A. **O planejamento regional brasileiro pós-Constituição Federal de 1988**: instituições, políticas e atores. São Paulo: Annablume, 2017.
- SPIX E MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Brasília: Senado Federal, 2017. 3. v.
- TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém**. Belém: NAEA, 1997.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **Formação metropolitana de Belém (1960-1997)**. Belém: Paka-Tatu, 2016.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Um “*skyline*” em mutação: o velho centro e as transformações urbanas em Belém. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 21, n. 1, p. 57-78, jan./abr. 2018.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Confinamento, dispersão e difusão: processos e configurações espaciais de uma metrópole em formação. *In*: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; SANTOS, T. V. (org.). **O urbano e o metropolitano em Belém: (re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 143-160.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; LEITE, G. C. S. Metrópole e economia urbana na Amazônia: olhando Belém na perspectiva da teoria dos circuitos. **E-metropolis**, ano 19, n. 36, p. 6-18, mar. 2019.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; ROCHA, G. M. (org.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

VENTURA NETO, R. S. **Belém e o imobiliário: uma cidade entre contratos e contradições**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 2015.

VENTURA NETO, R. S. **A (trans)formação socioespacial da Amazônia: floresta, rentismo e periferia**. 2017. 297 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.