



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



CARLOS JORGE NOGUEIRA DE CASTRO

O TRANSPORTE PÚBLICO ENQUANTO DIMENSÃO DO PROCESSO DE
METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM

Belém
2020

Carlos Jorge Nogueira de Castro

O TRANSPORTE PÚBLICO ENQUANTO DIMENSÃO DO PROCESSO DE
METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Gestão e Organização do Território.

Linha de Pesquisa: Gestão Urbana e Regional.

Orientador: Prof. Dr. Christian Nunes da Silva
Universidade Federal do Pará - UFPA.

Co-orientador: Prof. Dr. Willame Oliveira Ribeiro
Universidade do Estado do Pará - UEPA

Coordenador do Programa: Prof. Dr. João Márcio
Palheta da Silva
Universidade Federal do Pará - UFPA

Belém
2020

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

C355t Castro, Carlos Jorge Nogueira de
O TRANSPORTE PÚBLICO ENQUANTO DIMENSÃO DO
PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM / Carlos Jorge
Nogueira de Castro. — 2020.
338 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Christian Nunes da Silva Nunes da
Silva

Coorientador(a): Prof. Dr. Willame Oliveira Ribeiro
Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do
Pará, Belém, 2020.

1. Transporte Público. 2. Agentes. 3. Processos. 4.
Desigualdade Socioespacial. 5. Espaço Metropolitano de
Belém. I. Título.

CDD 388.4

Carlos Jorge Nogueira de Castro

O TRANSPORTE PÚBLICO ENQUANTO DIMENSÃO DO PROCESSO DE
METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Christian Nunes da Silva
(Orientador – PPGeo / UFPA)

Prof. Dr. Willame Oliveira Ribeiro
(Co-orientador – PPGG / UEPA)

Prof. Dr. José Júlio Ferreira de Lima
(Examinador Externo – PPGAU / UFPA)

Prof. Dr. Amintas Nazareth Rossete
(Examinador Externo – UNEMAT)

Prof. Dr. João Márcio Palheta da Silva
(Examinador Interno – PPGeo / UFPA)

Prof. Dr. Jovenildo Cardoso Rodrigues
(Examinador Interno – PPGeo / UFPA)

Belém
2020

AGRADECIMENTOS

É tempo de agradecer aos anjos de luz, entidades de força que ao lado do Senhor Jesus Cristo nos concedem saúde e tranquilidade.

Agradecer à minha Família, sempre compreensiva nos momentos de turbulência e crises nas diferentes etapas da pesquisa. Aqui registro o carinho e apoio de Kleciane S. de Souza N. de Castro e os afagos de Ana Luiza S. de Souza e N. de Castro - essenciais para persistência frente aos desafios vencidos. De igual modo, o carinho especial de minha mãe Joana Carmen Nogueira, mulher guerreira. Suas mãos calejadas são a marca de uma belenense que sempre batalhou para que aqui chegássemos. Igual gratidão estendo ao meu pai, João Xavier, migrante nordestino de simplicidade sem igual que estabeleceu morada e semeou a terra em Santa Maria do Pará, no Nordeste do Estado.

Aos meus irmãos: Márcio André N. de Castro, Ana Karla N. Rodrigues e Paula Karen N. Rodrigues. Também dedico aos meus irmãos paternos, unidos pelo grande coração de nosso pai, Rafael S. Xavier, Rafaela S. Martins, e *Raul S. Xavier (in memoriam)*. As palavras de incentivo foram essenciais para o resultado deste processo.

Agradeço infinitamente ao orientador, Professor Christian Nunes da Silva, por todos os momentos de diálogos e ensinamentos oferecidos desde a graduação. Ao longo do curso de doutorado, sempre depositou confiança na proposta assumindo a condução da pesquisa com calma e serenidade, além de permitir autonomia suficiente aos debates estabelecidos para produção desta pesquisa de tese. De igual estima, agradeço ao meu co-orientador, Professor Willame Oliveira Ribeiro. Um amigo excepcional, que sempre com muita seriedade e tranquilidade promoveu grandes apontamentos e questionamentos fundamentais para a consolidação ou reconduções na pesquisa. Um amigo de grande estima. Assim, agradeço imensamente aos meus amigos Christian Nunes da Silva e Willame Oliveira Ribeiro - amigos especiais.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal do Pará (UFPA), profissionais de grande estima, em especial aos professores: Clay Anderson Nunes Chagas, Gilberto de Miranda Rocha, João Márcio Palheta da Silva, João dos Santos Nahum, Jovenildo Cardoso Rodrigues, assim aos demais professores que somam esforços positivos ao programa, à direção do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), representado pelos professores Fernando Neves (diretor) e Giovane Mota (vice-diretor), este, um visionário e conselheiro que apontou cenários de trajetória acadêmica importantes para tomadas de decisões. Também sou muito grato aos amigos conselheiros e incentivadores da pesquisa que a geografia me oportunizou. Agradeço aos amigos Alan Nunes, Daniel Sombra, Gláucia Medeiros, Leonardo Santos, Luciano Penha da Rocha e Mílvio Ribeiro. Nossas conversas, debates e discussões quando acaloradas nunca extrapolaram o respeito que há entre nós.

O agradecimento se estende aos nossos orientandos e amigos do Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (Geocam), fundamentais no enriquecimento da pesquisa. Em especial, ao Felipe Melo, Francisco Assis, João Barros Filho, Kyala Pimentel, Nonato Sousa, Rafael Maia, e Sérgio Silva Jr, além do nosso consistente quadro de pesquisadores em formação que contribuem para o desenvolvimento das pesquisas.

Importante, ainda, registrar o apoio e financiamento da Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (Propesp) da Universidade do Estado do Pará (UEPA), em especial à pessoa dos

professores Renato da Costa Teixeira (Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação) e Valéria Marques Ferreira Normando (Diretora de Desenvolvimento à Pesquisa). De igual modo, agradeço o apoio do nosso reitor, professor Rubens Cardoso da Silva, com o qual sempre tive um bom diálogo, sobretudo quando estava com a atribuição de coordenador do Campus Universitário de Igarapé-Açu. Ao nosso vice-reitor, Clay Anderson Nunes Chagas, um grande amigo, professor e brilhante incentivador nesta pesquisa de tese. Com este, tive a satisfação de compartilhar espaços de produção acadêmica no Grupo Acadêmico de Produção de Território e Meio Ambiente da Amazônia (Gapta-UFFPA); no Laboratório de Pesquisa em Geografia da Violência e do Crime (Lab-Geovcrim-UEPA) e no Observatório da Violência Metrópole, Criminalidade e Vulnerabilidade Socioeconômica (UEPA). A vocês, agradeço pelo incentivo no caminhar desta pesquisa.

No Campus Universitário de Igarapé-Açu tive o apoio necessário de amigos que sempre estiveram a postos para auxiliar nos momentos delicados da gestão. Compartilhando grandes momentos na história do campus, meu carinho especial à professora Socorro Hage e às amigas e assessoras e pedagogas Claudene Cruz, Denise Sena e Natalina Medeiros por todo o apoio oferecido. Também sou grato à equipe de técnicos e servidores do campus, aos colaboradores da segurança e da higienização, bem como aos nossos acadêmicos e à sociedade de Igarapé-Açu e região que sempre nos acolheu nas atividades de pesquisa.

Nos debates e pontos de diálogos estimulados, agradeço ao amigo e professor José Júlio Ferreira de Lima (PPGAU-UFFPA), sempre zeloso pela temática urbanística e o papel dos transportes públicos. Nas atividades de levantamento de campo, foram muitos os profissionais rodoviários que ajudaram a esclarecer as questões essenciais para o desenvolvimento da pesquisa, mesmo que alguns tenham preferido o anonimato. Registro minha gratidão a Olivar Araújo, Manoel Joaquim, Maurício Cardoso e aos demais amigos rodoviários. Assim como, aos nossos amigos aficionados por ônibus – os busólogos – (assim como eu), aos amigos Carlos Farias, Claudio Melem e Lucas Jacó, que não mediram esforços em ajudar com figuras, registro escritos e diálogos sempre que os procurei. O suporte oferecido por vocês foi muito importante para as amarras das arestas da tese.

Ao meus colegas de instituição que certamente se alegram com a finalização de mais uma etapa da vida acadêmica e profissional concluída. Agradeço à equipe da coordenação do curso de Geografia, à assessora Ana Paula, ao coordenador professor Fabiano O. Bringel, aos professores do curso, em especial a Benedito Valente, Clay Anderson N. Chagas, Francisco Emerson Vale, Mauro Emilio Silva, Rodrigo Rafael Oliveira, Viviane Correa e Willame Ribeiro, além dos demais colegas do curso de Geografia.

A vida sempre possibilitou escolhas importantes, amigos que sempre estiveram próximos para um bom diálogo geográfico - se for de ônibus melhor ainda. Por isso, agradeço ainda aos amigos Luiz Paulo Barros, Madson Quaresma, Márcio Iran Cordeiro, Paulo Castro (tio), Rosivaldo Borges e Aroldo Carvalho (seu Piriquito). Agradeço à Maria Elisabete Blanco pelas correções na gramática desta pesquisa; bem como à amiga Gláucia Medeiros, sempre disposta a ajudar por meio dos retoques gramaticais na língua estrangeira.

A todas e todos os familiares, amigos, professores e incentivadores, exponho meu profundo agradecimento por toda a energia positiva ofertada. Certamente o quadro de amigos é maior, de igual modo minha gratidão e respeito a todas e todos.

Muito Obrigado!

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira. **O Transporte Público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém**. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará (PPGEO/UFPA), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

RESUMO

O processo de desenvolvimento das cidades brasileiras apresenta no transporte de cargas e passageiros elementos essenciais que sustentam ao longo dos séculos a produção do espaço urbano; desta forma, os meios de transportes participam da estruturação do espaço urbano articulando o centro e seus subcentros aos espaços periféricos. Isso garante a permanência de processos que caracterizam a desigualdade socioespacial. Nos últimos anos os debates orbitam entre as políticas de sustentabilidade ambiental e mobilidade urbana frente aos processos de metropolização. As particularidades do espaço amazônico exigem esforços teórico-metodológicos capazes de articular o processo de metropolização do espaço e o papel desenvolvido pelo transporte enquanto elemento atuador, articulando e regulando as interações espaciais. A partir de tais elementos, e assumindo o objeto desta tese, o objetivo proposto nesta pesquisa consiste em analisar o principal sistema de transporte de passageiro urbano do espaço metropolitano de Belém; busca compreender o papel do Estado frente às principais estratégias identificadas nas territorialidades dos agentes transportadores ao longo das últimas duas décadas; analisar a expressão dessas territorialidades nos movimentos de expansão do sistema e do mercado dos transportes, enquanto elemento que compõe o processo de metropolização do espaço ao articular o centro aos seus subcentros e às suas periferias, o que garante a manutenção dos processos de desigualdade socioespacial no espaço metropolitano. Os procedimentos metodológicos desenvolvidos aproximam os diálogos constituídos pela fundamentação teórica, apoiada em grande volume na análise de dados e informações de fontes primárias, e dados secundários - alguns trabalhados em ambiente de Sistemas de Informação Geográfica (SIG's) que calçam e subsidiam elementos essenciais para os encaminhamentos analíticos propostos nesta tese. Os resultados originários desta pesquisa demonstram fenômenos intrínsecos ao transporte público no contexto amazônico, revela a precarização programada no serviço de deslocamento de passageiros oferecida pelos agentes transportadores, com anuência do Estado, revelam as metamorfoses nos capitais dos agentes transportadores com atuação predominante no sistema, analisa o quadro societário das empresas e os movimentos territoriais que permitem afirmar que há participação ativa dos agentes transportadores no processo de metropolização de Belém. Deste modo, o transporte público atua como componente de grandeza no processo de metropolização de Belém e teve ao longo de sua trajetória conflitos dimensionados em rupturas e continuidades no fenômeno de deslocamento urbano de passageiros.

Palavras-Chave: Transporte Público, Agentes, Processos, Desigualdade Socioespacial, Espaço Metropolitano de Belém.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira. **Public Transport as a dimension of the metropolitanization process in Belém.** 2020. Thesis (Doctorate in Geography) - Postgraduate Program in Geography, Federal University of Pará (PPGEO / UFPA), Institute of Philosophy and Human Sciences.

ABSTRACT

The development process of Brazilian cities presents essential elements in cargo and passenger transport that have sustained the production of urban space over the centuries; in this way, the means of transport participate in the structuring of the urban space, articulating the center and its sub-centers with the peripheral spaces. This guarantees the permanence of processes that characterize socio-spatial inequality. In recent years, debates have orbited between environmental sustainability policies and urban mobility in the face of metropolization processes. The particularities of the Amazonian space require theoretical and methodological efforts capable of articulating the process of metropolization of space and the role developed by transport as an actuating element, articulating and regulating spatial interactions. Based on these elements, and assuming the object of this thesis, the objective proposed in this research is to analyze the main urban passenger transport system in the metropolitan area of Belém; seeks to understand the role of the State in relation to the main strategies identified in the territorialities of transport agents over the past two decades; to analyze the expression of these territorialities in the movements of expansion of the transport system and market, as an element that composes the process of metropolization of space by articulating the center with its sub-centers and its peripheries, which guarantees the maintenance of the processes of socio-spatial inequality in the metropolitan space. The methodological procedures developed approximate the dialogues constituted by the theoretical foundation, supported in large volume in the analysis of data and information from primary sources, and secondary data - some worked in an environment of Geographic Information Systems (GIS's) that put on and subsidize essential elements for the analytical approaches proposed in this thesis. The results of this research demonstrate phenomena intrinsic to public transport in the Amazon context, reveals the precariousness programmed in the passenger transportation service offered by the transport agents, with the consent of the State, reveal the metamorphoses in the capitals of the transport agents with predominant performance in the system, analyzes the corporate structure of the companies and the territorial movements that allow to affirm that there is active participation of the transport agents in the process of metropolization of Belém. In this way, public transport acts as a component of greatness in the process of metropolization of Belém and has had throughout its trajectory conflicts dimensioned in ruptures and continuities in the phenomenon of urban displacement of passengers.

Keywords: Public Transport, Agents, Processes, Socio-spatial Inequality, Metropolitan Area of Belém.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira. **El transporte público como una dimensión del proceso de metropolización en Belém.** 2020. Tesis (Doctorado en Geografía) - Programa de posgrado en Geografía, Universidad Federal de Pará (PPGEO / UFPA), Instituto de Filosofía y Ciencias Humanas.

RESUMEN

El proceso de desarrollo de las ciudades brasileñas presenta elementos esenciales en el transporte de carga y pasajeros que han sostenido la producción de espacio urbano a lo largo de los siglos; De esta forma, los medios de transporte participan en la estructuración del espacio urbano, articulando el centro y sus subcentros con los espacios periféricos. Esto garantiza la permanencia de los procesos que caracterizan la desigualdad socioespacial. En los últimos años, los debates han orbitado entre las políticas de sostenibilidad ambiental y la movilidad urbana frente a los procesos de metropolización. Las particularidades del espacio amazónico requieren esfuerzos teóricos y metodológicos capaces de articular el proceso de metropolización del espacio y el papel desarrollado por el transporte como elemento de actuación, articulando y regulando las interacciones espaciales. Sobre la base de estos elementos, y asumiendo el objeto de esta tesis, el objetivo propuesto en esta investigación es analizar el principal sistema de transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana de Belém; busca comprender el papel del Estado en relación con las principales estrategias identificadas en las territorialidades de los agentes de transporte en las últimas dos décadas; analizar la expresión de estas territorialidades en los movimientos de expansión del sistema de transporte y mercado, como un elemento que compone el proceso de metropolización del espacio articulando el centro con sus subcentros y sus periferias, lo que garantiza el mantenimiento de los procesos de desigualdad socioespacial en el espacio metropolitano. Los procedimientos metodológicos desarrollados se aproximan a los diálogos constituidos por los fundamentos teóricos, apoyados en gran volumen en el análisis de datos e información de fuentes primarias y datos secundarios, algunos de los cuales trabajaron en un entorno de Sistemas de Información Geográfica (SIG) que respaldan y respaldan elementos esenciales para el Enfoques analíticos propuestos en esta tesis. Los resultados de esta investigación demuestran fenómenos intrínsecos al transporte público en el contexto amazónico, revelan la precariedad programada en el servicio de transporte de pasajeros ofrecido por los agentes de transporte, con el consentimiento del Estado, revelan las metamorfosis en las capitales de los agentes de transporte con desempeño predominante en el sistema, analiza La estructura corporativa de las empresas y los movimientos territoriales que permiten afirmar que existe una participación activa de los agentes de transporte en el proceso de metropolización de Belém. De esta manera, el transporte público actúa como un componente de grandeza en el proceso de metropolización en Belém y ha tenido conflictos a lo largo de su trayectoria dimensionados en rupturas y continuidades en el fenómeno del desplazamiento urbano de pasajeros.

Palabras clave: transporte público, agentes, procesos, desigualdad socioespacial, área metropolitana de Belém.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Periodizações identificadas no processo de transição da cidade à Sociedade Urbana.	39
Figura 2: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (1990-1999).....	60
Figura 3: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (2000-2009).....	62
Figura 4: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (2010-2019).....	64
Figura 5: Brasil - Produção de ônibus, mudanças de padrão tecnológico, e governos presidenciais entre (1990-2019).....	65
Figura 6: Mudanças no Padrão Tecnológico - comparativo no valor médio de veículos ônibus 2012.	68
Figura 7: Mudanças nos Custos Operacionais Médios entre Padrões Tecnológicos, de veículos ônibus produzidos a partir de 2012.	69
Figura 8: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial (1920 a 1933).	75
Figura 9: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial (1940 a 1950).	76
Figura 10: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial na segunda metade do século XX.	80
Figura 11: Processo de Fragmentação Territorial do Município de Belém, em Km ² , no período de 1900 a 2000.	81
Figura 12: Evolução Municipal Brasileira, de 1900 a 2017.....	83
Figura 13: Área, em quilômetro quadrado, das Regiões Metropolitanas Brasileiras em 1973.	87
Figura 14: Distribuição Espacial dos Distritos Administrativos de Belém.....	99
Figura 15: Taxa de Ocupação por Domicílio em 2010, nos Distritos Administrativo de Belém.	101
Figura 16: Distribuição das Paróquias nos Distritos Administrativos de Belém (2019).	108
Figura 17: Gravura do Largo da Igreja da Mercês (A); em destaque a praia o fundo, em meados de 1700 (B).	109
Figura 18: Expansão urbana da cidade de Belém de 1700 até 1900, e as linhas de bondes operadas no período de 1900-1950.....	110
Figura 19: Circulação das linhas de ônibus urbanas de Belém, com complexo de feiras do Ver-o-Peso, na segunda metade da década de 1990.	112
Figura 20: Veículos da Empresa de Transportes Esperança (ETEL) na linha Jurunas Marambaia, em 1993 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Pedreira / Jurunas via Presidente Vargas, em 1995 (B).	116
Figura 21: Veículos da ETEL apreendidos pelo Detran em 1998 (A); e outro da empresa na mesma empresa, em operação com elevada emissão de gases em 2001 (B).....	117
Figura 22: Propaganda Impressa do Curtume Santo Antônio de Canudos, em 1985.	120
Figura 23: Veículos da Rápido Dom Manoel, na linha Curió-Utinga Presidente Vargas, em 1992 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Ceasa Felipe Patroni, em 1997 (B).	123
Figura 24: Veículos da Auto Viação Monte Cristo, na linha Sacramento- Humaitá, em 1992 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha na Sacramento Reduto - Marex - Bela Vista, em 1993 (B).....	132
Figura 25: Veículos da Viação Perpétuo Socorro na linha Vileta, em 1989 (A); e outro da mesma empresa na linha Estação Marex - Felipe Patroni, em 1993 (B).....	133
Figura 26: Veículos da Viação Forte na linha Tavares Bastos, na década de 1980 (A); e outro da mesma empresa na linha Souza - Una, no ano de 1992 (B).	137
Figura 27: Veículos da Rápido Dom Manoel na linha Castanheira Presidente Vargas, em 1996 (A); e outro veículo da mesma empresa na linha Castanheira - Ver-o-Peso, em 2000 (B).....	138

Figura 28: Precariedade no Acesso ao Transporte no Benguí, na década de 1990.....	142
Figura 29: Encartes de jornais, com divulgação de renovação de frota da viação Icoaraciense, em 1988, 1989, 1996, e 1997.	149
Figura 30: Ônibus da Viação Icoaraciense (AR) na linha 879 – Outeiro São Brás, serviço convencional (A); e outro veículo na linha 889 - Outeiro - Belém, serviço seletivo na segunda metade da década de 1990 (B).	154
Figura 31: Veículos da empresa Nova Marambaia (AT) na linha 845 – Tapanã-Outeiro, em 2001 (A); e ônibus da Viação Perpétuo Socorro (AK) 881- Outeiro- Estação Marex, em 2003 (B).....	156
Figura 32: Registro dos passageiros ao lado da locomotiva que integrava a Vila ao Chapéu Virado, em Mosqueiro na década de 1930.	159
Figura 33: Registro da primeira travessia sobre a Ponte Sebastião Rebelo de Oliveira, na década de 1970 (A); e Inauguração do Terminal Rodoviário de Mosqueiro, na segunda metade da década de 1970 (B).	159
Figura 34: Macrozonas de tráfego segundo o planejamento vigente do projeto Ação Metrópole na Região Metropolitana de Belém.	165
Figura 35: Recorte Espacial da Pesquisa - Metrópole e Entorno Metropolitano.....	168
Figura 36: Instalações da Prefeitura Municipal, em 1983 (A); e Praça Matriz de Ananindeua, em 1983 (B).	172
Figura 37: Ônibus da empresa Perpétuo Socorro (AK) na década de 1980, nas linhas Maguari (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Distrito Industrial – Expresso (B).	174
Figura 38: Ônibus da Empresa Transportes Marituba - TransMab (AU) na década de 1990, final da linha do Aurá Presidente Vargas (A); e veículo da linha alimentadora na Estação BR (B).	174
Figura 39: Rodovia BR-316 na primeira metade da década de 1980, trecho do viaduto do Coqueiro (A); e frente da fábrica de Refrigerante Garoto (B).	179
Figura 40: Veículos da Viação Forte na linha Cidade Nova 5, em 1989 (A); e ônibus na linha Guajará - Ver-o-Peso, em 1992 (B).	185
Figura 41: Veículos das linhas Ufpa - Cidade Nova 6, em 1994 (A); e ônibus da linha Marituba - Cidade Nova, em 2001 (B).	186
Figura 42: Veículo da Viação Perpétuo Socorro, na década de 1980 na linha Marituba (A); e outro veículo da Transmab na mesma linha, na década 1990 (B).	190
Figura 43: Veículo da linha 925 - Che Guevara Praça dos Estivadores, em 2002 (A); e outro veículo na linha 972 - Che Guevara - Pátio Belém, em 2006 (B).....	192
Figura 44: Terminal Rodoviário de Benevides, e a presença do ônibus da Expresso Izabelense, em 1989.	202
Figura 45: Veículo da Linha Benevides Iguatemi, no final da década de 1990.	203
Figura 46: Veículo da linha Mosqueiro-Belém, no retorno do balneário em 2000.	214
Figura 47: Ônibus da linha 973 – Sta. Bárbara Presidente Vargas, trafegando na BR-316, em 2003.	215
Figura 48: Transporte Público, Compartilhamento de Linhas e os efeitos da operação Predatória ao Usuário.....	216
Figura 49: Veículo Reserva na linha 973 - Santa Bárbara Presidente Vargas, sendo apedrejado em 2005.	218
Figura 50: Perfil Altimétrico da PA-391, no Trecho Recorte Cidade Santa Bárbara do Pará.	221
Figura 51: Veículos da Expresso Beira Alta no Distrito do Mosqueiro, na segunda metade dos anos 90 e primeira década dos anos 2000.	225
Figura 52: Veículo das Empresa TransGalvão (AX) na linha 970 – Mosqueiro São Braz, em 2001 (A); e outro da Expresso Michele (BC) na linha 970, em 2001 (B).....	226

Figura 53: Ônibus da Transmab a serviço da Beiradão na linha 970 – Mosqueiro – São Braz, em 2001 (A); e veículo da Expresso Izabelense agregado na linha 970, em 2002 (B).	227
Figura 54: Veículos da Expresso Beiradão no Distrito do Mosqueiro, na segunda metade dos anos 90 e primeira década dos anos 2000.	228
Figura 55: Ônibus da Expresso Beiradão (A); e ônibus da Beira Alta no processo de decadência operacional das empresas, na segunda metade dos anos 2000 (B).	229
Figura 56: Dinâmica do Transporte urbano no espaço metropolitano de Belém entre as décadas 1980 e 2010.	238
Figura 57: Relação espaço-temporal das gestões estaduais e sua relação às gestões municipais entre as décadas de 1980 e 2010.	239
Figura 58: Relações intrínsecas estabelecidas no sistema de transporte públicos de Belém.	240
Figura 59: Tráfego de ônibus na Praça Felipe Patroni - 1994 (A); e tráfego na Av. Almirante Barroso - 1995 (B).	241
Figura 60: Inauguração do Transporte Seletivo em 1998 (A); e veículo em operação na linha seletiva (B).	242
Figura 61: Manchetes eletrônicas da Operação Corujão divulgadas pela SeMOB em 2013 e 2014.	250
Figura 62: Veículo de na linha 899 - Icoaraci - Centro, pela empresa Belém-Rio (A); mesmo veículo pela empresa Solitur operando no estado do Maranhão (B).	255
Figura 63: Manchetes eletrônicas da Operação Corujão divulgadas pela SeMOB em 2015.	257
Figura 64: Percentual de empresas de ônibus do sistema de transporte público de Belém, desativadas ao longo de 20 anos.	259
Figura 65: Relação espaço-temporal das intervenções do Estado no sistema de transporte de Belém	271
Figura 66: Arranjo societário dos agentes transportadores no sistema de transporte de passageiros do espaço metropolitano de Belém, em grupo familiar, segundo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).	272
Figura 67: Fluxo de deslocamento dos Terminais das linhas da Auto Viação Monte Cristo (AL). ..	275
Figura 68: Estrada de Acesso à comunidade Taquara, Conjunto Cohab, Complexo Madeireiro em Murinim, Benfica - Benevides.	290
Figura 69: Veículos da empresa Transportes Shallon no início de suas operações no transporte suplementar do Mosqueiro.	295
Figura 70: Veículo padronizado da Transportes Shallon - A; e frota recolhida em espaço de garagem aberta B.	296

MAPAS

Mapa 1: Belém: análise hipsometria, estrutura viária das linhas bondes, e distribuição demográfica dos vinte bairros mais populosos em 1950.....	78
Mapa 2: Disposição das Regiões Metropolitanas Brasileiras em 1973.	85
Mapa 3: Cidade-região de Belém, no espaço metropolitano e entorno metropolitano, 2020.	94
Mapa 4: Belém - fundação e o fluxo de dispersão das paróquias no centro urbano da cidade (1617-1975) e a disposição da malha de transporte público de passageiros (1975).....	105
Mapa 5: Distrito Administrativo - Belém: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.....	114
Mapa 6: Distrito Administrativo - Dagua: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.....	129
Mapa 7: Distrito Administrativo - Dasac: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	135
Mapa 8: Distrito Administrativo - Entroncamento: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	140
Mapa 9: Distrito Administrativo - Benguí: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.....	144
Mapa 10: Distrito Administrativo - Daico: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.....	151
Mapa 11: Distrito Administrativo - Daout: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	157
Mapa 12: Distrito Administrativo - Damos: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	161
Mapa 13: Ananindeua - Recorte Centro - BR-316 - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	177
Mapa 14: Ananindeua - Recorte Coqueiro - BR-316 - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	181
Mapa 15: Ananindeua - Recorte Cidade Nova - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	188
Mapa 16: Marituba - Porção Sul - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	194
Mapa 17: Marituba - Porção Norte - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	198
Mapa 18: Benevides - Cidade - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	205
Mapa 19: Benevides - Benfica - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	211
Mapa 20: Santa Bárbara do Pará - Cidade - PA-391 Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.	222
Mapa 21: Brasil, população censo 1970, nas oito primeiras regiões metropolitanas.	233
Mapa 22: Aglomeração Urbana no Espaço Metropolitano de Belém, e Terminais de Ônibus em 2010.	236
Mapa 23: Fluxo Operacional das Empresas (AI e AP), com vínculos societários das famílias Quintas, Peixoto, e Almeida no Transporte Urbano.	279
Mapa 24: Fluxo Operacional das Empresas (AE e AF), com vínculos societários das famílias Gomes e Azevedo no Transporte Urbano.	281
Mapa 25: Fluxo Operacional da Empresa (AT), com vínculos societários das famílias Santos e Lima no Transporte Urbano.	283
Mapa 26: Fluxo Operacional da Empresa (BD), com vínculos societários das famílias Ferreira Barata e Rodrigues Alves no Transporte Urbano.	286
Mapa 27: Fluxo Operacional das Empresas (AV e BJ), com vínculos societários da família Viana no Transporte Urbano.	287
Mapa 28: Fluxo Operacional das Empresas (BL e BN), com vínculos societários das famílias Cunha Barata no Transporte Urbano.	289
Mapa 29: Fluxo Operacional da Empresa de Transporte TransCap (CL) no Transporte Urbano.	293
Mapa 30: Fluxo Operacional das Empresas vinculadas aos Grupos Familiares Predominantes no Transporte Urbano do Espaço Metropolitano de Belém.....	298

QUADROS

Quadro 1: Regiões Metropolitanas Brasileira, municípios e macrorregiões, em 1973.	84
Quadro 2: Fundação das Paróquias da Igreja Católica ao longo dos séculos no Distrito Administrativo - Belém.	107
Quadro 3: Situação Operacional dos Terminais de Ônibus da Universidade Federal do Pará (UFPA), em 2012.	127
Quadro 4: Empresas originárias ou com vinculação de Capitais com a Viação Icoaraciense.	150
Quadro 5: Linhas de Ônibus do Transporte Seletivo (Executivas) identificadas em 1998.	243
Quadro 6: Relações territoriais e o processo de quebra de monopólio operacional nas linhas urbanas em 2000.	247
Quadro 7: Passagem de operações de linhas urbanas da Viação Princesa do Salgado (BP).	253
Quadro 8: Passagem de operações de linhas urbanas da Viação Icoaraci Pará - VIP (CE).	254
Quadro 9: Passagem de operações de linhas urbanas da Via Norte (CF).	254
Quadro 10: Relação de empresas concessionárias desativadas entre 2000 e 2019.	260
Quadro 11: Arranjo societário das empresas de ônibus ativas no sistema de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém, em 2019.	277

TABELAS

Tabela 1: Distribuição de Residências, População, e Média de Habitantes por Área nos Distritos Administrativos de Belém.	100
Tabela 2: Empresas do Setor Petroquímico, com arrendamento de Área no Terminal de Miramar (2018).	136
Tabela 3: Distribuição de Residências, População, e Média de Habitantes por Recorte no Entorno da Metrópole.	170

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AMUB	Autorarquia de Mobilidade Urbana de Belém
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARCON	Agencia de Regulação e Controle de Serviços Públicos
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT	Bus Rapid Transit
CAIO	Companhia Americana Industrial de Ônibus
CDP	Companhia Docas do Pará
CEASA	Central de Abastecimento do Pará
CMB	Câmara Municipal de Belém
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
COHAB	Companhia de Habitação do Estado do Pará
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
COSANPA	Companhia de Saneamento do Pará
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CTBEL	Companhia de Transporte do Município de Belém
DABEL	Distrito Administrativo – Belém
DABEN	Distrito Administrativo – Bengui
DAENT	Distrito Administrativo – Entroncamento
DAGUA	Distrito Administrativo – Guamá
DAICO	Distrito Administrativo – Icoaraci
DAMOS	Distrito Administrativo – Mosqueiro
DAOUT	Distrito Administrativo – Outeiro
DASAC	Distrito Administrativo – Sacramenta
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DER-PA	Departamento de Estradas de Rodagem do Pará
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito do Pará
DFRVA	Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos Automotores
DMER-BL	Departamento de Municipal de Estrada de Rodagem de Belém
DRCO	Divisão de Repressão ao Crime Organizado
EFB	Estrada de Ferro de Bragança
ETEL	Empresa de Transportes Esperança
FAU	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FETRANSPOR	Federação da Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FNM	Fábrica Nacional de Motores
GEOCAM	Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia

GF	Governo Federal
HUBF	Hospital Universitário Betina Ferro
HUJBB	Hospital Universitário João de Barros Barreto
IASEP	Instituto de Assistência dos Servidores do Estado do Pará
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDESP	Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará
IFCH	Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPVA	Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores
LCF	Lei de Constituição Federal
MDE	Modelo Digital de Elevação
MPE-PA	Ministério Público do Estado do Pará
MS	Ministério da Saúde
MWM	Motoren Werke Mannheim International
NGTM	Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano
NPI	Núcleo Pedagógico Integrado
OB	Ônibus Brasil
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro
PMB	Prefeitura Municipal de Belém
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PPGEO	Programa de Pós-graduação em Geografia
PRECONVE	Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores
PRE-PA	Polícia Rodoviária Estadual do Pará
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
RENAVAN	Registro Nacional de Veículos Automotores
REVIS	Refúgio de Vida Silvestre
RF	Receita Federal
RMB	Região Metropolitana de Belém
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SEFA	Secretaria de Estado da Fazenda do Pará
SEMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
SIG's	Sistemas de Informação Geográfica
SR	Sensoriamento Remoto
SRTM	Missão Topográfica Radar Shuttle
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
UEPA	Universidade do Estado do Pará
UFPA	Universidade do Federal do Pará
USGS	United States Geological Survey

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
1. ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM: PRODUÇÃO DO ESPAÇO, ATUAÇÃO DOS TRANSPORTES, E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL	36
<i>1.1. Produção do Espaço Metropolitano e Desigualdades socioespaciais</i>	36
<i>1.2. O Sistema de Transportes no contexto Metropolitano.</i>	56
<i>1.3. A Formação do Espaço Metropolitano de Belém e o Sistema de Transportes</i>	74
<i>1.3.1. A Institucionalização das Regiões Metropolitanas Brasileiras</i>	82
<i>1.3.2. A dispersão do espaço metropolitano de Belém</i>	88
2. O TRANSPORTE E SEU PAPEL NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM: O NÚCLEO METROPOLITANO	97
<i>2.1. DABEL - Distrito Administrativo Belém</i>	103
<i>2.2. DAGUA – Distrito Administrativo Guamá</i>	115
<i>2.3. DASAC – Distrito Administrativo Sacramento</i>	130
<i>2.4. DAENT - Distrito Administrativo Entroncamento</i>	137
<i>2.5. DABEN - Distrito Administrativo Bengui</i>	141
<i>2.6. DAICO – Distrito Administrativo Icoaraci</i>	147
<i>2.7. DAOUT – Distrito Administrativo Outeiro</i>	153
<i>2.8. DAMOS – Distrito Administrativo Mosqueiro</i>	158
3. O TRANSPORTE E SEU PAPEL NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM – DISPERSÃO ALÉM DO NÚCLEO	164
<i>3.1. Ananindeua e Marituba: estrutura, transporte público e desigualdade socioespacial</i>	171
<i>3.1.1. Ananindeua – Centro – BR-316</i>	172
<i>3.1.2. Ananindeua – Coqueiro e Eixo da BR-316</i>	178
<i>3.1.3. Ananindeua – Cidade Nova</i>	183
<i>3.1.4. Marituba – Porção Sul</i>	189
<i>3.1.5. Marituba – Porção Norte</i>	195
<i>3.2. Benevides, Santa Bárbara do Pará: estrutura viária, transporte público e desigualdade</i>	200
<i>3.2.1. Benevides - Cidade</i>	200
<i>3.2.2. Benevides – Benfica</i>	207
<i>3.2.3. Santa Bárbara do Pará</i>	212
<i>3.3. A sobreposição de sistemas de transporte urbano e intermunicipal no Distrito Administrativo do Mosqueiro</i>	223

4. O TRANSPORTE PÚBLICO E A ATUAL DINÂMICA METROPOLITANA DE BELÉM	233
<i>4.1. Territorialidades das empresas de ônibus urbanos e a nova dinâmica metropolitana</i>	<i>237</i>
<i>4.2. A dispersão do circuito principal de transporte urbano de Belém: novos espaços de dispersão da pobreza e a precarização dos transportes</i>	<i>261</i>
CONSIDERAÇÕES FINAIS	301
REFERENCIAS	312
APÊNDICE: REGISTROS DE PESQUISA DE CAMPO	325
ANEXO: OPERAÇÃO CORUJÃO MATÉRIAS NO SITE DA SEMOB (2014-2015).	326

INTRODUÇÃO

A tese defendida neste texto é a de que o sistema de transportes, isto é, seus agentes, processos e formas, foi e é fator fundamental da produção do espaço metropolitano de Belém, ao mesmo tempo em que resulta da dinâmica dos outros fatores componentes da realidade metropolitana, nesses termos, o sistema de transporte atua na produção das desigualdades socioespaciais que marcam o espaço metropolitano e simultaneamente tem sua natureza definida por essas desigualdades, com isso, a compreensão de sua dinâmica apresenta-se como pré-condição ao entendimento da própria totalidade metropolitana.

A inserção de debates sobre os sistemas de transportes nas metrópoles brasileiras ganha novos contornos na virada do século XX para o XXI, sobretudo a partir de novas políticas econômicas pautadas na sustentabilidade. Os sucessivos avanços na produção e adoção de tecnologias embarcadas nos motores e seus benefícios para o meio ambiente não poderiam passar despercebidos no plano das políticas ambientais que incidiram, e incidem, na planta industrial brasileira a partir de limites de emissões de gases mais rígidos para veículos leves e pesados (BRASIL, 2015).

No transporte coletivo, por ônibus urbano, as melhorias de motorização permitiram a transição energética, no processo de substituição da gasolina pelo óleo diesel, atualmente predominante nas capitais brasileiras marcando um avanço importante para o transporte coletivo (VASCONCELLOS, 2001). Ao longo das décadas outras matrizes energéticas ampliaram em possibilidade de uso nos transportes, tais como os biocombustíveis e de sistemas elétricos em rede de cabeamento (a exemplo dos trólebus), e recentemente os ônibus de motorização elétrica independente de conexões diretas a rede de distribuição.

De acordo com o relatório da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro (FETRANSPOR), em 2012. e utilizando de dados disponibilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) “em 2009, aproximadamente 87% das viagens de passageiros realizadas por modos coletivos ocorreu por meio do uso de ônibus movido a óleo diesel de petróleo” e as novas alternativas tecnológicas para o ônibus, sobretudo destinadas à operação no ambiente urbano debatidas nos principais centros de estudos acadêmicos, adentra-se na questão buscando compreender as principais políticas voltadas ao transporte coletivo, e a indústria de produção de veículos automotores (FETRANSPOR, 2012).

As alternativas tecnológicas na motorização dos ônibus e demais veículos movidos a diesel destinados à operação urbana dos transportes, serão concatenadas no propósito da produção do diálogo entre as políticas públicas, centros de estudos estratégicos e associações ligadas ao setor de transportes¹, debates acadêmicos que se avolumam em busca de interpretações e análises acerca dos transportes urbanos nos grandes centros urbanos.

No Brasil, a formação da urbe apresenta características que marcam a estratificação social. Dentre estas características os elementos físicos-geográficos dotados de melhores condições na implantação de infraestruturas urbanas foram apropriados pelo Estado e demais agentes econômicos, consolidando a ocupação e o adensamento inicial, definindo o centro econômico, político e social, e a partir de então os processos de dispersão urbana e a expansão dos serviços de transportes que atendem as lógicas de segregação e dispersão da pobreza orientadas pelas infraestruturas de transportes e circulação.

À medida que o Estado e os agentes do segmento imobiliário ampliam a produção do espaço a partir dos novos assentamentos urbanos dispersos, e em direção a novos limites físicos-geográficos, os agentes transportadores e o Estado atuam na garantia da reprodução de desigualdades. Entretanto, a produção espacial é determinada pelas ações de agentes sociais com papéis sociais, políticos, e econômicos definidos que atuam sob necessidades particulares e interesses comuns, presentes em suas práticas espaciais

Neste sentido, as contradições revelam o espaço enquanto produto e produtor das desigualdades socioespaciais, pois as ações e táticas empreendidas pelos agentes de produção e reprodução do espaço urbano, compõem as principais estratégias utilizadas por esses agentes na materialização do espaço urbano/cidade vista como lócus da acumulação (e reprodução) do capital (CORREA, 2014).

As cidades amazônicas apresentam distintos processos de integração espacial, e a totalidade a sistemas de transportes, comunicação e energia articularam ao longo do tempo a produção espacial destas, ligadas a lógicas econômicas em distintas escalas (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989; NETO, 2001). As infraestruturas ligadas ao transporte fluvial assinalam no espaço urbano das cidades, temporalidades dos objetos técnicos incorporando lógicas políticas

¹ Acrescenta-se a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

e econômicas produtoras de desigualdades que marcam o espaço urbano e metropolitano de Belém.

O papel dos transportes na estruturação das cidades amazônicas sempre foi a tônica do processo de desenvolvimento econômico, político e social na região, do ponto de vista dos transportes. Almeida e Ribeiro (1989), assinalam que os sistemas implantados na região ampliaram suas capacidades ao longo da penetração logística, com destaque ao transporte fluvial considerado como antigo, presente desde o século XIV e que ao longo de seis séculos mantém destaque na articulação da rede urbana amazônica; o transporte ferroviário foi um modal que cumpriu um papel intermediário na estruturação das cidades principalmente as cidades do nordeste paraense; contudo, em grande medida o transporte rodoviário dinamizou a rede urbana das cidades amazônicas a partir da década de 1950 articulando as economias urbanas às margens das rodovias tendo como ponto de contato os portos quando interage com o transporte fluvial. Neste aspecto, o transporte fluvial tem no rodoviário uma complementaridade, não parece haver rupturas nas relações entre os modais. O transporte aeroviário apresenta-se na região enquanto modal sofisticado, atendendo em menor demanda as cidades da inseridas na rede urbana amazônica.

A Amazônia é marcada por municípios de grandes dimensões territoriais, ao longo de sua trajetória, Belém teve seu território particionado originando em grande medida os municípios do espaço metropolitano. Destarte, a formação de Belém marca o processo de articulação da rede urbana amazônica que reforça sua centralidade (RIBEIRO, 2017). Entrementes, o transporte foi promotor, ao mesmo tempo em que foi promovido, pelos processos relacionados à produção social do espaço urbano e regional. O processo de urbanização acelerada, na Região Metropolitana de Belém na segunda metade do século XX, teve nos transportes urbanos um dos pontos de maior inflexão em termos da qualidade de vida oferecida pelas políticas habitacionais do Estado nos processos de dispersão da pobreza urbana de Belém.

Os conflitos na área integrada pelo transporte coletivo urbano no cotidiano da Região Metropolitana de Belém (RMB) são caracterizados pela baixa qualidade do transporte público de passageiros por ônibus, expõem em tela o aspecto operacional dos agentes transportadores, e seu ineficiente atendimento sobre as demandas metropolitanas, razão pela qual travam-se fortes debates em torno do assunto. O tratamento às questões pontuais e imediatas como: a) baixa disponibilidade e frequência desregulada de veículos; b) superlotações e desconfortos dos

passageiros e entre eles; c) conflitos entre passageiros e operadores; d) arbitrariedades e o sucateamento da frota em serviço.

Neste debate há novos e complexos problemas que apresentam protuberância na questão, e estes estão ligadas ao modelo operacional exercitado pelas empresas transportadoras, as organizações societárias e a atuação de grupos familiares, que se revezam em uma relação de promiscuidade de política e econômica com o agente Estado. Estas questões são elementos importantes para iniciar o processo de leitura do transporte coletivo urbano e metropolitano do sistema principal de Belém.

Problemática

Os municípios brasileiros passaram por acelerado processo de fragmentação territorial resultando na formação de novas cidades ao longo da segunda metade do século XX. As regiões metropolitanas brasileiras saltou de 8 unidades instituídas em 1973, naquele momento a Região Metropolitana de Belém (RMB) compunha a única na macro região norte, atualmente outras nove regiões metropolitanas compõe o quadro amazônico. Nesse sentido, as cidades centrais apresentam novos papéis e/ou requalificações urbanas nas duas primeiras décadas do século XX, as transformações no espaço urbano destas cidades em grande medida foi encaminhada por demandas do setor imobiliário e do Estado, que juntos conduziram novos fluxos materiais e imateriais presentes nas relações socioespaciais.

A estruturação urbana e papel dos transportes nas cidades amazônicas apresentam particularidades presentes na Área Metropolitana de Belém. Analisar as alterações e redefinições nas cidades a partir da dispersão do espaço urbano enquanto expressão das novas centralidades no processo de metropolização, possui no sistema de transporte coletivo de passageiro rodoviário urbano o circuito estruturante da economia urbana. Este transporte articula os deslocamentos diários em função das atividades econômicas movimentando os trabalhadores, e em função de estudos; no entanto, a precariedade da oferta do serviço é ponto de questão por décadas, mesmo com avanços ligados ao setor produtivo do veículo ônibus.

Os estudos científicos pouco discutem o papel dos transportes nas cidades amazônicas em sua devida profundidade. A relação dos transportes e os espaços urbanos, em grande maioria são colocadas em debates secundários. Dentre os poucos estudos dedicados à compreensão dos circuitos espaciais encontra-se Corrêa (1987), ao discutir o papel das redes urbanas brasileiras, Almeida e Ribeiro (1989) analisando o papel dos sistemas de transporte na região norte,

pavimentando a compreensão da evolução e reorganização das redes estabelecidas entre cidades. Recentemente, Ribeiro (2017), apresenta seus estudos sobre o as interações espaciais a partir da rede urbana do nordeste paraense, entretanto é fundamental o resgate deste debate pautado através da rede urbana atrelada à rede de transporte.

A análise socioeconômica e política de transportes na Região Metropolitana de Belém (RMB) foi objeto do recente estudo divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em 2016, tal relatório de pesquisa congregou profissionais com atuação na escala local. A proposta do trabalho apresenta-se como interessante instrumento a ser considerado na dimensão analítica dos transportes na RMB. Contudo, este estudo apresenta lacunas e indefinições que comprometem o debate do problemático transporte urbano. Dentre estas, encontra-se a indefinição dos critérios cartográficos enquanto equívoco principal, ainda que estes recortes sejam assumidos como reprodução de estudos anteriores realizados por órgãos ligados ao planejamento e governança, como o Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM). Para o Ipea (2016), as macrozonas de tráfego garantem a análise do sistema de transporte necessário para o debate da governança metropolitana. Ao inserir as representações cartográficas, enquanto “produto acabado” são percebidos elementos que não articulam posições teóricas defendidas e orientadas no relatório, contudo será melhor apresentada no decorrer deste debate.

Esta pesquisa de tese se constituirá a partir dos princípios cartográficos propostos por Fitz (2008), e aprimorados por Castro (2019), onde os recortes territoriais foram definidos em acordo com lei municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM, 1994), e bases cartográficas reconhecidas nacionalmente enquanto unidades administrativas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2011). Ainda que a base cartográfica esteja disposta, foi fundamental a compreensão das estruturas dos Sistemas de de Informação Geográfica (SIG's) com aplicação dos recursos ontológicos dos componentes matriciais e vetoriais das camadas, desta forma os fundamentos epistemológicos da ciência da geoinformação (CAMARA, MONTEIRO, MEDEIROS, 2001) expressarão fundamentações quando analisados relacionando conceitos da cartografia tradicional. Deste modo, e submetidos a questão metodológica e de método cartográfico, serão encaminhados os procedimentos de implementação da escrita na semiologia gráfica (BARBOSA, 1967).

Na abordagem dos debates urbanos, em metrópoles, verifica-se esforços no sentido de compreender o movimento e a direção tomada no processo de metropolização, iniciada por

Penteado (1967), pavimentada com Trindade Jr (2016) abordando a dispersão da pobreza urbana para espaços, seja pelos conjuntos habitacionais e os programas de reassentamento urbano (RODRIGUES, 1998); ou de programas habitacionais voltados a assentamentos que passam a compor as dinâmicas urbano-regionais (RODRIGUES, 2018); ou à proposição dessas novas formas urbano-regionais no processo de dispersão metropolitana (RIBEIRO, 2018). Tais abordagens contribuem de maneira abrangente aos estudos urbanos e regionais, no entanto, o debate sobre os transportes urbanos apresenta-se enquanto elemento irrisório nestas discussões.

Em tela, há uma lacuna nos debates geográficos e nas discussões urbano-regionais. Dentre os poucos estudos desenvolvidos em que os transportes urbanos as contribuições de Mercês (1998) aborda o transporte por ônibus urbano na Área Metropolitana de Belém (AMB) à qual demonstram os elementos iniciais da questão. Nos anos seguintes o debate é retomado sobre os transportes urbanos buscando compreender as mudanças e continuidades entre os agentes transportadores na Região Metropolitana de Belém (RMB). Contribui no debate acerca das territorialidades das empresas do transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Belém, Castro (2015) apresenta a intensa movimentação societária entre empresas promovidas pelos grupos familiares hegemônicos e atuantes no transportes público.

Esta pesquisa de tese encontra-se alinhada às necessidade de compreender a estruturação da rede urbana, os processos de fragmentação territorial e dialeticamente a busca pela participação metropolitana dos transportes, sob a condição de subordinação à metrópole pelos municípios recém emancipados, justificando a adoção de espaço metropolitano de Belém e não a institucionalizada Região Metropolitana de Belém (RMB) em que Castanhal exerce influência na rede urbana de Santa Isabel do Pará, destoando o direcionamento de fluxo em direção à metrópole (RIBEIRO, 2017).

Desta forma, esta pesquisa apresenta grande relevância acadêmica ao contribuir no debate metropolitano, a partir do fenômeno da metropolização em que a leitura do papel exercido pelo transporte na circulação urbana é um dos elementos centrais para compreender o processo de dispersão da pobreza urbana e da desigualdade socioespacial, aliás debate este negligenciado por décadas na geografia amazônica. A partir do aporte cartográfico, o processo de dispersão da população urbana de Belém para os municípios do espaço metropolitano, ou para áreas dispersas na metrópole, significará avanços analíticos fundamentais para compreensão da dispersão da pobreza urbana, sobretudo a partir da precariedade na oferta de serviço de transporte por ônibus que se revela de forma e conteúdo perverso.

As motivações iniciais do debate nesta tese abrangem duas dimensões. A primeira é pessoal, aficionado por ônibus, o presente autor desde criança acompanhou e registrou os principais elementos e componentes dos ônibus, com resgate de eventos e imagens nostálgicas, antenado às inovações tecnológicas ligadas à produção de motores, chassis e carroceria que permeiam as discussões neste *hobby* que revela a “busologia”, termo cunhado entre os “busólogos”, integrantes entendedores críticos e apaixonado por ônibus, distribuídos e organizados no Brasil, América Latina e no Mundo; a segunda motivação, e contundente, encontra-se nas discussões realizadas no debate geográfico a partir da atuação do Estado e dos agentes ordenadores na produção da cidade e papel desempenhado pelo transporte urbano (CASTRO, 2015; CASTRO, SOMBRA, LIMA, 2014).

Envolta das duas dimensões, encontra-se uma terceira, expressa do ponto de vista prático, o autor em seus primeiros anos de ofício, trabalhou como *Office Boy*, ou mensageiro, em um escritório de advocacia, o que lhe permitiu diariamente conhecer a rotina de funcionamento do transporte coletivo urbano, bem como a constante mobilidade centro-área de transição, periferia urbana de Belém e Área Metropolitana, compreendendo por dentro a logística operacional das empresas concessionárias do serviço de transporte público regulada por Belém.

Para além das motivações iniciais, as justificativas para a realização da pesquisa também envolvem a busca de contribuir no debate que ora se apresenta com lacunas identificadas nas discussões metropolitanas, que carecem da análise sobre as particularidades do papel desempenhado pelos transportes coletivos na estrutura do espaço metropolitano. Estas lacunas são identificadas na escassez e baixa profundidade dos estudos científicos sobre transportes na Amazônia em uma perspectiva geográfica. Há pesquisas importantes sobre a formação metropolitana de Belém (TRINDADE JR, 2016) e contribuições fundamentais que abordaram as mudanças e continuidades no transporte coletivo em Belém (MERCÊS, 1998).

As novas formas urbanas presentes do espaço metropolitano são construídas a partir da centralidade exercida pela cidade matriz, a metrópole, em função do poder de atração e organização econômica, política, cultural, ideológica, etc., bem como pesquisas recentes sobre a dispersão metropolitana e novas formas urbano-regionais apresentam-se como propostas de reconhecimento e de delimitação a luz dos empreendimentos imobiliários a cidade-região de Belém (RIBEIRO, 2018).

Diante das pesquisas desenvolvidas, neste momento entende-se indispensável somar esforços no sentido de compreender a formação metropolitana, as mudanças e permanências frente às recentes formas urbano-regionais de Belém. Novas estratégias estão em curso no processo de fatiamento do mercado de transporte coletivo urbano, apresentam a face da relação de epicena Estado e agentes transportadores, o que reforça a necessidade do debate mais contundente por dentro do sistema de transporte, o qual tem alcançado processos de degradação que diferenciam por estratificação socioespacial o serviço ofertado.

As recentes transformações no espaço metropolitano de Belém, marcadas pela ampliação da demanda por transporte público de passageiros, conecta áreas dispersas ao centro da metrópole, tais transformações são expressões da desigualdade socioespacial em curso no fenômeno da dispersão da pobreza urbana de Belém. Envolve esta discussão, esta pesquisa ilustra o seguinte problema: Como o sistema de transporte público de passageiros amplia a oferta do serviço no mercado em ascensão no espaço metropolitano? Como se configuram novas territorialidades das empresas e dos agentes transportadores, a partir da atuação do Estado no sistema de transporta público de passageiros? Em que medida os espaços com fragilidades de integração e/ou dispersos persistem com a oferta precária do serviço de transportes urbano no espaço metropolitano de Belém?

Na primeira questão, encontra-se a necessidade de compreender o processo de formação do espaço amazônico e a constituição das cidades e suas relações. Inicialmente dos distritos administrativos de Belém, enquanto cidade-região, e posteriormente a formação dos espaços de Ananindeua, Marituba, Benevides, e Santa Bárbara do Pará. Foram consideradas as interações espaciais estimuladas a partir da inserção do transporte público de passageiros por ônibus com itinerários urbanos definidos, enquanto recortes espaciais nesta pesquisa.

A segunda questão apresenta essencialmente o movimento realizado pelo sistema de transporte público que acompanhou o processo de dispersão da pobreza urbana de Belém em dispersão para novos espaços. A regressão cartográfica, a malha de transporte público de passageiros do ano de 1973 e 1983, permite melhor posicionamento sobre o marco analítico e temporal principal desta tese, o qual encontra-se definido nas décadas de 2000 e 2010. Foram identificadas as principais intervenções do Estado e a intensidade das lógicas, e suas tendências de fortalecimento e enfraquecimento entre os recortes espaciais assumidos no espaço metropolitano de Belém.

A última questão volta-se à análise da precarização da oferta do serviço de transporte público de passageiros. Considerou-se a essência com aquisição de veículos com tecnologia embarcada defasada aos padrões ambientais nacionais, na estrutura predatória do serviço com operações compartilhadas ou sobrepostas de itinerários entre empresas e agentes transportadores de grupos familiares distintos e na aparência dos veículos oferecidos pelas empresas no sistema de transporte público de Belém. Quanto mais disperso do centro da metrópole maior é a precariedade dos veículos. A essência do mercado de transporte público de passageiros é seletiva no que diz respeito às condições de oferta de itinerários, investimentos nos veículos enquanto capital rodante, nas relações entre agentes transportadores e destes com o poder público municipal.

Neste sentido, a pesquisa em tela apresenta seu grau de importância à geografia e cartografia frente aos debates urbanos. Visa também contribuir cartograficamente para a leitura sobre o papel dos transportes no processo de metropolização com o aporte cartográfico, leitura negligenciada por anos nos estudos acadêmicos da geografia amazônica.

O objetivo geral desta tese consiste na análise do principal sistema de transporte público de passageiros por ônibus urbano, busca compreender o papel do Estado e dos agentes transportadores a partir das territorialidades que marcam o mercado dos transportes no atual processo de metropolização e de desigualdade socioespacial configurados no espaço metropolitano de Belém.

Quanto aos objetivos específicos, estes buscam:

- Analisar a atuação dos principais agentes modeladores do espaço urbano vinculados a infraestrutura de transportes e as principais alterações identificadas no comportamento da malha de transporte público;
- Identificar, classificar as principais estratégias adotadas pelos agentes transportadores na oferta do serviço de transporte urbano por ônibus, face a dispersão da pobreza e a precarização dos transportes;
- Quantificar, caracterizar e mapear os movimentos familiares nos quadros societários das empresas concessionárias atuantes no mercado de transporte urbano e metropolitano, face mudanças e continuidades no quadro político municipal, e estadual;

- Compreender o processo de dispersão urbana de Belém correlacionando-o a configuração inicial do transporte urbano nos distritos de Belém; e a posteriori, nos municípios que compõem o espaço metropolitano de Belém.

Os planos de aproximação com a problemática apresentada anteriormente são consistentes a medida dos encaminhamentos metodológicos utilizados nesta pesquisa. Estes foram organizados em sete etapas. A primeira fase, relativa à fundamentação teórica pautada em abordagens na matriz dialética dos processos de reprodução socioespacial, com os seguintes procedimentos.

Aprofundamento sobre categorias, conceitos e discussões teóricas relativas a temática da pesquisa: os referenciais do capítulo inicial estruturam o debate inicial acerca da produção do espaço enquanto produto social em que os agentes articulados em estratégias de reprodução social no espaço urbano, desvelado pelas desigualdades socioespaciais (CAPEL, 1974; CORRÊA, 1989; 2014; HARVEY, 2005; LEFEBVRE, 1999, 2001, 2013). As relações campo-cidade e suas modificações face à centralidade urbana e processos de segregação urbana (CARLOS, 2012, 2013, 2015; SPÓSITO, 2013) expressando sua tonicidade no transporte público coletivo de passageiros enquanto instrumento de controle na regulação dos espaços periféricos e suas demandas a espaços centrais (MATELA, 2014, MERCÊS, 1998; SILVA, 2011; SILVEIRA, COCCO, 2013; ULIAN, 2008; VASCONCELLOS, 2001, 2006).

Os processos de integração regional da porção norte brasileira à formação de Belém, e sua região, resultam da formação e (re)configurações das redes urbanas (CORRÊA, 1967). Ao longo deste curso a recente metropolização do espaço segue pari passu à dispersão da pobreza metropolitana, articulando ações e estratégias entre agentes - Estado, Industriais, Imobiliários, Capital Financeiro, Transportadores e Transportados (Usuário) - predominantemente presentes na produção do espaço metropolitano e de desigualdades socioespaciais (MONTE-MOR, 2006; RIBEIRO, 2015, 2018; RODRIGUES, 1998; RODRIGUES, 2015, 2018; TRINDADE JR. 2016).

Destarte, a configuração do sistema de transporte público de passageiros estruturado pela metrópole atende a demandas em que a um só tempo é produzido e produz relações de desigualdade na oferta do serviço de transporte coletivo (CASTRO, 2012; 2015; 2017; MERCÊS, 1998; TOBIAS, 2005). Neste momento, e com uso de instrumentos de análise, inclui-se o geoprocessamento e sua aplicação na paralela estruturação de projeto cartográfico

(CASTRO, 2019); o debate desta tese buscará a compreensão dos transportes e de seus agentes, e sua dinâmica enquanto precondição ao entendimento da própria totalidade metropolitana.

Levantamento Documental: esta etapa foi realizada a partir da compreensão da periodização dos transportes nas cidades brasileiras, com o marco de regulação dos transportes urbanos na capital federal e nos grandes centros urbanos no início da década de 1950 (MATELA, 2014; MANZON, 1952); os sistemas de transporte na região norte, e processo de evolução e reorganização das redes urbanas (ALMEIDA, RIBEIRO, 1989); contextualizando o debate e as informações catalogadas por Penteado (1967), Mendes, (2014 a; 2014 b; 2014 c; 2017).

Destaca-se, ainda, que a consulta a teses, dissertações e artigos, dentre as produções nos anexos foram identificadas informações relevantes sobre a malha de transporte preexistente em décadas passadas ajudando na compreensão espacial do sistema, das empresas operadoras, e do quadro societário, a exemplo de Mercês (1998), esses dados receberam devida atenção e encontram-se diluídos em análises ao longo desta, isso foi possível devido à incorporação cartográfica.

Trabalhos Exploratórios de Campo: com pesquisa exploratória em campo, foi possível sentir os cenários que dimensionam e são dimensionados pelo sistema de transporte público de passageiros por ônibus, em Belém e espaço metropolitano. Ao longo desta pesquisa de tese foram realizadas observações em pontos estratégicos do sistema viário e do sistema de transporte público de passageiros, tais como:

Terminal de Passageiros da Universidade Federal do Pará (UFPA), no bairro Universitário; na Av. Augusto Montenegro, no bairro Mangueirão; no trecho da Av. Independência com a Estrada do Benjamim (acesso à Av. Brasil) no bairro Cabanagem; Rodovia do Tapanã, bairro de mesmo nome; na Rua Roso Danin às proximidades com o Igarapé do Tucunduba, no bairro da Terra Firme; na Av. Primeiro de Dezembro, no bairro da Guanabara; no Terminal de Passageiros do Sistema BRT-Belém (Estação Maracacuera) na divisa entre os bairros da Agulha, Campina de Icoaraci, e Águas Negras; Av. Dalva, no bairro da Marambaia; Rodovia BR-316 às proximidades do Shopping Center Castanheira, bairro Castanheira; Rodovia BR-316 às proximidades do centro urbano de Ananindeua, bairro Centro; Av. Arterial 18 na Cidade Nova (Ananindeua); Rodovia BR-316 às proximidades do Viaduto do Coqueiro, bairro da Guanabara (Ananindeua); Av. Boulevard das Águas, no Residencial

Viver Melhor Marituba; entrada da rodovia PA-404 - estrada de Benfica, bairro campestre (Benevides); Av. 16 de Novembro, no bairro Chapéu Virado, distrito de Mosqueiro (Belém).

Além desses pontos, outras visitas foram realizadas ao longo da pesquisa, como: a cidade de a vila de Pau D'arco em Santa Bárbara do Pará Santa Maria de Benfica, Murinim, Taquará no distrito de Benfica; Ocupação Santa Lúcia, Cerâmica, Pireli em Marituba; Conjunto Girassol, Olga Benário e Paqueane em Ananindeua; e os corredores viários centrais bem como o complexo de feiras e mercados de Belém, visitados em trabalho de campo em diferentes momentos do dia. Assim, assumidos enquanto espaço metropolitano Belém nesta pesquisa.

Entrevistas informais com representantes do setor rodoviário, operadores, com atuação no sistema de transporte coletivo ligada à gestão da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), este procedimento permitiu resgatar elementos fundamentais na sucessão de acontecimentos ocorridos nos últimos vinte anos envolvendo o sistema de transporte por ônibus urbano no espaço metropolitano de Belém. As pesquisas informais possibilitam confiança entre o pesquisador e agente entrevistado, motivo pelo qual ao longo desta pesquisa de tese, haverá abordagens específicas e detalhamentos importantes entre as estratégias operacionais dos agentes transportadores, e entre agentes transportadores, dificilmente alcançadas sob o método de entrevista planejada, ou formalizada com registros audiovisuais.

Ao longo dos procedimentos de entrevistas a operadores rodoviários, as formas de linguagens e códigos utilizados por eles foram absorvidas e incorporadas nesta pesquisa de tese, quando necessárias para o entendimento dos processos de disputas operacionais entre agentes transportadores distintos. Para análise do comportamento das empresas e as estratégias de gerenciamento de itinerários, sobretudo os itinerários operados em regime de compartilhamento entre empresas (ou consórcio operacional), o diálogo e a compreensão do dialeto dos rodoviários foi componente fundamental para esta pesquisa. Para além, dos rodoviários, o grupo de aficionados por ônibus - os busólogos - contribuíram no processo de resgate da história dos transportes de Belém, e espaço metropolitano. Ao longo dos anos de escrita intensa desta análise, o suporte oferecido com permuta de informações entre o pesquisador e dos demais busólogos credita grande relevância dos registros organizados e disponibilizados pelo grande número de aficionados em ônibus, com acervos na plataforma Ônibus Brasil (OB) e páginas de conteúdos exclusivos à temática transportes.

Projeto Cartográfico pensado para o atendimento exclusivo da problemática central desta tese, ao longo dos anos uma base cartográfica em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG) foi devidamente refinada, seus vértices foram cuidadosamente implementados com desenhos gráficos mais fidedignos possíveis, estes permitiram sucessivas etapas de geoprocessamento de dados em informações espaciais.

Ao longo dos anos dedicados à pesquisa, à medida que o acervo documental consolidava análises sobre os processos de formação territorial de Belém, sobretudo no início do século XX, com os processos de desmembramento territorial que partilharam o poder de agentes políticos, até a formação da Região Metropolitana de Belém, rigorosos métodos de geoprocessamento em base cartográfica digital permitiram reconstituir as malhas municipais e suas alterações ao longo das décadas. Dessa forma, a Malha Territorial dos Municípios Brasileiros, nos anos de 1872, 1900, 1920, 1933, 1940, 1950, 1970, 2000, 2010, e 2017 disponibilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enquanto documento oficial foi devidamente posicionada em Sistema de Informação Geográfica (SIG) compondo um amplo e interessante Projeto Cartográfico utilizado como subsídio fundamental para a discussão abordada nesta pesquisa de tese.

O uso destes recursos comportou a Malha do Sistema de Transporte por Ônibus Urbano em 2000, a atualização em 2012, e a disposição Terminais de Ônibus por empresa, bem como a quilometragem percorrida por viagem e outros elementos importantes na análise operacional do sistema de transporte coletivo de passageiros (CASTRO, 2012; 2015). O projeto permitiu a incorporação dos cenários a partir de dados descritivos transferindo a leitura em vértices, da Malha do Sistema de Transporte por Ônibus nos anos de 1973 e 1983 (MERCÊS, 1998).

A coleta de dados do último censo demográfico junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), cuja análise parte dos dados por setores censitários, e na sequência ganham os contornos dos recortes espaciais da pesquisa, expressam elementos residenciais e populacionais. Nesta pesquisa, a malha territorial dos setores censitários e as planilhas de dados do último censo demográfico foram agregadas aos atributos da camada vetorial, onde variável: V-014 – Pessoas Residentes passou a integrar o componente necessário para compreender a disposição do quantitativo da população residente no espaço urbano dos recortes de pesquisa. Após agregar a variável na camada vetorial, a mesma foi submetida a

modificação em sua natureza geométrica, momento no qual as feições poligonais foram transformadas em feições ponto identificadas e posicionadas no centroide.

A partir da aquisição dos pontos (em centroide) dos setores censitários, com o atributo total de população residente (variável V-014) a camada vetorial em ponto foi submetida ao Mapa de Calor (ou Kernel), foi estabelecida a abrangência de 500 metros de raio (ou rácio) com aplicação da metodologia de adensamento central na forma Kernel Quártica (Biponderada) adequada para melhor expressão nas relações proximais, contudo o processo foi executado considerando fundamentalmente a variação de valores contidos nos atributos, para isso foi atribuído um peso de correspondência a partir do campo V-014, foi gerado um novo arquivo - este de natureza de camada raster. Por se tratar de um arquivo em tons de cinza, a camada raster foi classificada em gradiente sobre o peso estabelecido em 5 níveis de classificação, na paleta de cores Y|OrBr, utilizou-se a transparência de 9% desta malha.

Do ponto de vista do processo de metropolização, e dos elementos da desigualdade socioespacial, as questões altimétricas caracterizam o processo de formação da cidade de Belém Penteadó (1967), Trindade Jr (2016), Rodrigues (1998), Rodrigues (2018) enquanto elemento indispensável para a apropriação e futura valorização urbana. Assim, o projeto cartográfico em tela, utilizou a imagem de sensor remoto *Shuttle Radar Topography Mission* (SRTM) junto ao Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) como recurso necessário para a comparação em fatores altimétricos, bem como identificar no processo de metropolização os novos assentamentos urbanos dispersos e como se configuram, alguns se aproximando de cotas similares ao padrão identificado em Belém.

O software Quantum – Gis Quantum, nas versões 2.14 – *Essen*, e 2.18 – *Las Palmas* foi extensamente utilizado nestes procedimentos de geoprocessamento e conversão na natureza dos dados. A utilização de extensões e plug-ins foram fundamentais nos procedimentos cartográficos anteriores às representações cartográficas estampadas sob os critérios fundamentais da escrita gráfica orientados pela Comissão Nacional de Cartografia (CONCAR), empregados com ajustes necessários visando atender exclusivamente os objetos e processos representados nesta pesquisa de tese.

Foi sobre estes procedimentos, e na aplicação destas metodologias, que foi possível distinguir a aglomeração urbana e a dispersão da população no espaço metropolitano de Belém. Correlacionado a isso, os sucessivos processos de identificação de garagens, terminais e

reconstituição dos itinerários de ônibus urbanos, compõem elementos necessários para compreender a definição dos espaços e melhor oferta do serviço que compõe o mercado do transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém.

Consulta a Acervos Digitais: nesta pesquisa há diversos documentos disponibilizados na internet, por meio de uma rede colaborativa de busólogos e aficionados que hospedam registros fotográficos de ônibus, alguns raríssimos, alimentando um conjunto de referências acerca dos registros aprovados, o principal deles o Ônibus Brasil², congregam membros com atuação no Brasil e na América Latina, sendo uma importante rede colaborativa entre os seus membros, e fundamental para o resgate histórico nesta pesquisa. Também foram realizadas consultas a acervos dos principais jornais de circulação local e suas matérias vinculadas aos transportes urbanos.

A relevância da normatização técnica sobre a fabricação de motores, na resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) a partir de suas resoluções no aprimoramento do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) que trata da redução de emissões de enxofre e outros gases nos motores a diesel, e a normatização nº 15.570 - Transporte - Especificações Técnicas para a Fabricação de Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros proposta pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), compõem o conjunto técnico disponibilizado nos sites especializados na discussão da matriz energética em transportes.

Mapeamento do quadro de Sócios e Administradores das empresas operadoras do serviço de transporte coletivo de passageiros atuantes no sistema principal de Belém, ao longo da trajetória de regulação pelo poder público municipal. O esforço no mapeamento dos arranjos empresariais visa compreender o movimento societário entre famílias historicamente atuantes no mercado de transporte de passageiros urbanos, através da observação de dados oficiais sobre a propriedade das empresas e a estrutura organizacional do setor de transporte.

A Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) a qual os descritores do código da atividade econômica principal e secundária fundamentaram as análises, a partir

² A publicação no site Ônibus Brasil, segue rigores de qualidade das fotos, autoria ou referência na concessão de submissão do registro, na etapa seguinte uma ficha técnica deve ser devidamente preenchida; para que seja aprovada por um membro da classe de avaliador. Nesta tese, quando necessário, os registros dos membros do site serão utilizados em agrupamentos de fotos, porém, as referências das mesmas seguindo as normatizações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

do número de inscrição Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) foram realizados os filtros em planilhas organizadas e sistematizadas desta pesquisa:

- **49.21-3-01** Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Municipal;
- **49.21-3-02** Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Intermunicipal em Região Metropolitana;
- **49.29-9-01** Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, sob Regime de Fretamento, Municipal;
- **49.24-8-00** Transporte Escolar;
- **49.23-0-02** Serviço de Transporte de Passageiros – Locação de Automóveis com Motoristas;
- **49.29-9-02** Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, sob o Regime de Fretamento, Intermunicipal, Interestadual e Internacional;
- **49.29-9-03** Organização de Excursões em Veículos Rodoviários Próprios, Municipal
- **49.29-9-04** Organização de Excursões em Veículos Rodoviários Próprios, Interestadual e Internacional.
- **49.29-9-99** Outros Transportes Rodoviários de Passageiros, Não Especificados Anteriormente.

A compreensão dos descritores, principalmente das atividades **49.21-3-01 e 49.21-3-02** que abrangem a maioria dos arranjos empresários e a estrutura organizacional do setor de transporte consiste no levantamento das seguintes informações: a) identificar e listar as empresas que operam, ou operaram, no serviço público de transporte; b) analisar a composição do Quadro de Sócios e Administradores (QSA) as relações familiares e/ou de grupos empresariais que se arranjam na composição dos territórios. As fontes utilizadas para este procedimento consistem em sucessivas consultas a Receita Federal, através do Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral discriminados no número de inscrição do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

Dadas as particularidades identificadas nos processos de fragmentação de capitais constatadas por Castro (2015), a consulta à dívida ativa das empresas com o Estado, discriminadas sobre o tributo Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) junto a Secretaria de Estado da Fazenda do Pará (SEFA), foi possível o resgate das empresas que deixaram de atuar no sistema de transporte urbano ao longo das duas últimas décadas. Desta maneira, novas consultas se fizeram necessárias até que se alcançasse um quadro consistente nos arranjos empresariais constituídos.

O debate proposto nesta pesquisa versa sobre o transporte público e o processo de metropolização de Belém, abrangendo as rupturas políticas, econômicas, ambientais, e sociais presentes na desigualdade socioespacial evidente no espaço metropolitano de Belém. O primeiro capítulo é dedicado à discussão teórica que estrutura a pesquisa compreendida na atuação dos transportes enquanto elemento existente na desigualdade socioespacial, as rupturas

e continuidades no presentes no sistema de transporte são debatidas com o aporte da legislação ambiental brasileira e das primeiras regiões metropolitanas institucionalizadas (ULIAN, 2008). Entrementes, no contexto da formação do espaço metropolitano de Belém, os desmembramentos territoriais dos municípios, resultaram em particionamentos interessantes na compreensão das interações espaciais a partir da leitura do transporte público metropolitano.

O segundo capítulo desenvolve o debate estabelecido no anterior, neste a adoção dos Distritos Administrativos de Belém permite o encaixe do projeto cartográfico e o conteúdo dos processos de formação socioespacial nos bairros da metrópole considerando a atuação dos agentes e a produção do espaço urbano, assim, os agentes transportadores através das empresas de ônibus no processo de dispersão urbana de Belém.

No terceiro capítulo, o debate segue o curso do anterior; entretanto, foi necessário ajustes sobre os recortes espaciais, as áreas urbanas dos demais municípios do espaço metropolitano articulados através do sistema de transporte urbano, e sob as articulações promovidas pelos transportes, foram minuciosamente delimitados permitindo identificar o processo de dispersão da pobreza urbana e a precarização na oferta do serviço e das interações espaciais, à medida que o espaço metropolitano densifica sua malha viária a partir da metrópole

O quarto capítulo, se detém aos processos atuais do transporte público na dinâmica metropolitana de Belém. O debate proposto neste capítulo apresenta as principais territorialidades identificadas entre as empresas de ônibus urbano e os atritos gerados com empresas do circuito intermunicipal. À medida que expande a dinâmica metropolitana, o movimento novas territorialidades afloram e o poder público municipal arbitra na configuração societária entre os agentes transportadores. Neste momento, o debate proposto nesta tese alcança novas circunstâncias na proporção que as relações políticas se sobrepõem às econômicas, mesmo que as econômicas atravessem o processo.

Neste sentido, o debate envolta do transporte público urbano apresenta alterações ao longo das gestões de grupos políticos atuantes principalmente a partir da metrópole revelam a ação do Estado no processo de dispersão desigual, e desigualmente, do serviço de transporte público de passageiros frente ao processo de metropolização.

1. ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM: PRODUÇÃO DO ESPAÇO, ATUAÇÃO DOS TRANSPORTES, E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

O século XX expressou grandes mudanças na organização da circulação geográfica, militar, econômica, política, demográfica, e social, articulando grandes centros urbanos e metropolitanos. A metropolização e os demais fenômenos ligados ao crescimento demográfico, avanços tecnológicos, sucessivos aperfeiçoamentos na matriz energética, impulsionaram o surgimento de meios de transporte diferenciados nos principais centros metropolitanos, mas que se articulam em escalas nacionais e continentais.

1.1. Produção do Espaço Metropolitano e Desigualdades socioespaciais

As conceituações teóricas que norteiam as discussões sobre a produção do espaço apresentam diversas correntes e diferentes possibilidades de apreensão dessa unidade de análise.

Dentre as possibilidades, Lefebvre (1999); Carlos (2012) propõem pensar, a partir do método dialético, o espaço como um produto social, desvendando dessa forma as desigualdades socioespaciais presentes nesse espaço, e com isso situar o papel e o lugar acerca da noção de produção do espaço para entender o processo desigual de sua reprodução. Nesse sentido compreende-se que a noção de produção ultrapassa a ideia de produção de mercadorias, ou seja, é a partir das relações mais amplas e complexas que a noção de produção pode ser entendida para além de um mundo objetivo das ações práticas, contemplando sua análise a partir do plano das relações sociais.

Assim, o resgate do debate sob a perspectiva de compreender os movimentos e as consequências destes que levam a cidade estendida desmesuradamente em sua forma ao passo que a cidade tradicional se explode em pedaços sobre esse duplo processo (industrialização - urbanização) e seus movimentos identificados como: explosão-implosão, condensação-dispersão, como ponto crítico do debate atual da cidade e da realidade urbana. Na proposição do eixo da aldeia ao início do processo de urbanização nas cidades transformando a sociedade urbana, proposto por Lefebvre (1999) quando traça os caminhos da cidade à sociedade urbana, e no ano seguinte resgata o debate ao redor do ponto crítico, porém ainda pautado sobre o duplo processo industrialização e urbanização (LEFEBVRE, 2001).

A formulação teórica trata da urbanização completa da sociedade, antes virtual e hoje real, concebida no processo do qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas, propondo assim o conceito de sociedade urbana as quais pode-se falar de “sociedade pós-industrial, ou seja, aquela que nasce na industrialização e à sucede” (LEFEBVRE, 1999. p. 16). Destaca que nos países industrializados a produção agrícola perde sua autonomia, deixando de ser o setor principal da economia, que tem na produção industrial seu principal vetor de crescimento econômico. Ao longo deste processo a população se concentra nas cidades acompanhando os meios de produção, decerto o tecido urbano propaga-se consumindo progressivamente os resíduos da vida agrária, não anulando-a, mediada nos conjunto das manifestações de predomínio da cidade sobre o campo.

Lefebvre (1999) propõe a urbanização completa da sociedade, o caminho percorrido pela sociedade urbana, partindo da ausência de urbanização, onde no entorno do marco inicial os primeiros agrupamentos humanos composto pelos coletores, pescadores, caçadores, pastores marcaram e nomearam o espaço; na sequência os camponeses sedentarizados promoveram os aperfeiçoamentos com interferências, assim, a cidade acompanhou ou surgiu as proximidades das aldeias. A representação coloca em tela “o campo cultivado, a aldeia e a civilização camponesa, teriam lentamente secretado a realidade urbana, corresponde a uma ideologia” (p. 21). Adiante a cidade apresenta sua pujança política na gênese de sua subordinação ao campo:

A agricultura somente superou à coleta e se constituiu como tal sob o impulso (autoritário) de centros urbanos, geralmente ocupados por conquistadores hábeis, que se tornaram protetores, exploradores e opressores, isto é, administradores, fundadores de um Estado ou de um esboço de Estado (LEFEBVRE, 1999. p. 21).

A cidade política origina-se com o processo de urbanização com estabelecimento de uma vida social organizada, seja na agricultura ou na aldeia. No debate posto, a cidade política origina a flecha espaço-temporal do processo de urbanização da sociedade. Porém, cabe destacar que a circulação e os meios de transporte viabilizam a constituição dos agentes povoadores da cidade política, são definidos em: “sacerdotes e guerreiros, príncipes, ‘nobres’, chefes militares. Mas também administradores, escribas. A cidade política não pode ser concebida sem a escrita: documentos, ordens, inventários, cobranças de taxas. Ela é inteiramente ordem e ordenação, poder.” (LEFEBVRE, 1999, p. 21).

Os artesãos e os operários são permitidos na cidade, alguns podem até residir, porém, em número reduzido pois estes são aceitos apenas para suprir a demanda de uma lógica de subordinação em relação às demais classes anteriormente citadas, o que assinala as relações

desiguais no processo de estratificação de classes no processo de urbanização. As resistências aos comerciantes e mercadores, que permaneceram durante longo tempo na baixa classe urbana, rompeu-se com a integração do mercado e da mercadoria transformando a cidade política, suplantando a praça da reunião (a ágora) em torno essencialmente do mercado no encontro das coisas e das trocas no espaço urbano, motivo pelo qual agrupam-se a igreja e a prefeitura no entorno das áreas centrais originárias, marcando a passagem *cidade comercial*. Fato este em que o campo passa a ser circunvizinho a cidade, seu horizonte, pois a produção é voltada ao mercado consumidor urbano, ampliando o ritmo de crescimento do capital comercial.

Na flecha espaço-temporal Lefebvre (1999) direciona para a ascensão da *cidade industrial* expressa a partir do crescimento do capital comercial, e do estabelecimento de demanda de mercado. No momento anterior a indústria se implanta as proximidades às fontes de energia (carvão e água), das matérias-primas necessárias e disponíveis, e da catividade da mão-de-obra necessária enquanto força de trabalho (HARVEY, 2005; 2013). A aproximação da indústria na cidade, objetivando estreitar as relações dos capitais e dos capitalistas, e com o mercado, apropriando-se da mão-de-obra abundante subordinadas à baixas remunerações na força de seu trabalho. Acrescente-se ainda à água como vetor de transporte necessário para o deslocamento da produção para a cidade.

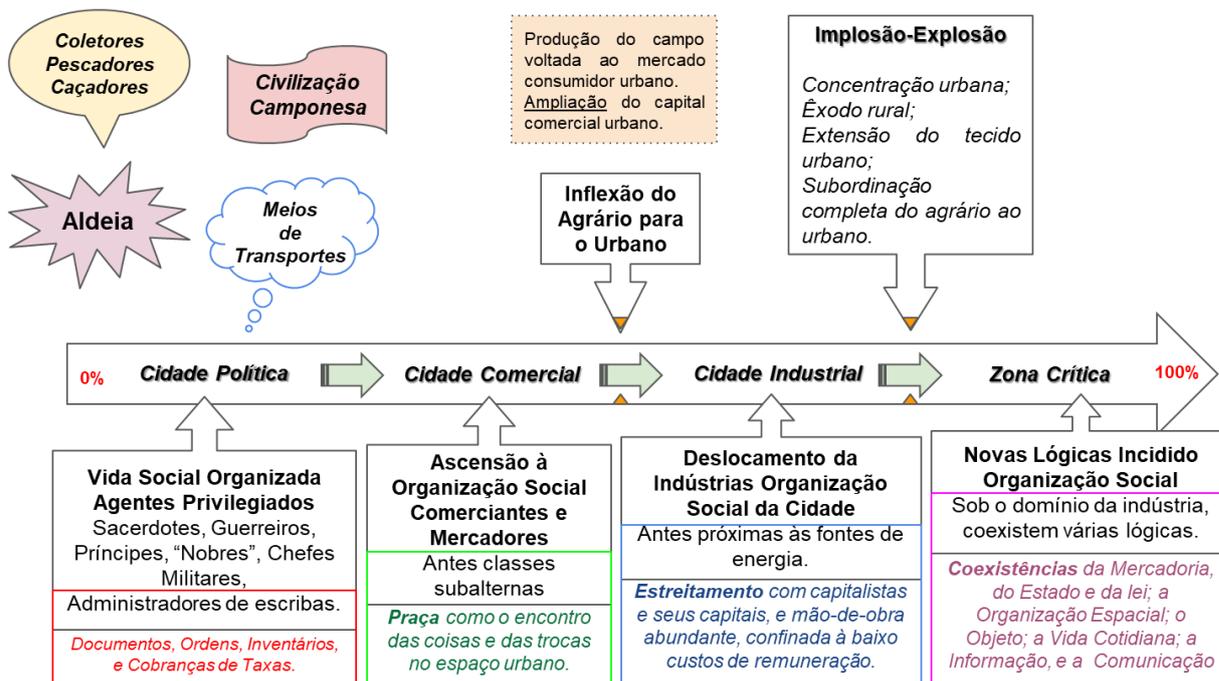
Para Lefebvre (1999) “a cité política resistiu durante longo tempo à ação conquistadora, meio pacífica, meio violenta, dos comerciantes, da troca e do dinheiro, à cidade política e comercial se defendeu contra o domínio da indústria nascente, contra o capital industrial e o capitalismo” (p. 25). Quanto a implosão-explosão é o resultado do movimento:

A realidade urbana, ao mesmo tempo amplificada e estilizada, perde os traços que à época anterior lhe atribuía: totalidade orgânica, sentido de pertencer, imagem enaltecida, espaço demarcado e denominado pelos esplendores monumentais. Ela se povoa com os signos do urbano na dissolução da urbanidade; torna-se estipulação, ordem repressiva, inscrição por sinais, códigos sumários de circulação (percursos) e de referência. Ela se lê ora como um rascunho, ora como uma mensagem autoritária (LEFEBVRE, 1999. p. 26).

A realidade urbana e suas coerências são identificadas, a partir de códigos sustentados com certa firmeza no processo histórico de “implosão-explosão, as contradições são elementos necessários para à compreensão do processo onde a enorme concentração urbana (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) gera à explosão que projeta fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundária, satélites, etc.)” (p. 26).

As periodizações que marcam a passagem da cidade à sociedade urbana são caracterizadas na figura 1, após ser submetida a atenta discussão.

Figura 1: Periodizações identificadas no processo de transição da cidade à Sociedade Urbana.



Fonte: Adaptado de Lefebvre (1999, p. 27) adaptado e ajustado em elaboração Autor – Geocam (2020).

Na figura 1, a zona crítica que marca a cidade pós-industrial, quando atenuado o crescimento industrial, e a multiplicação das trocas comerciais segue do escambo ao mercado mundial. Ainda se tratando desse processo, o espaço e a política do espaço “expressa” as relações sociais, contudo também reage sobre elas. São caracterizadas pelas ruas que o autor apresenta à profundidade da fase crítica quando o *lobby do automóvel*, fomentado pela indústria automobilística sobre a anuência Estado, e principalmente sobre a sociedade urbana, causam a invasão dos automóveis e suas causas ligadas à criação do estacionamento como uma obsessão, da circulação deste como prioridade, destruindo os laços da vida social e urbana da cidade. A aproximação com o debate proposto por Lefebvre (1999) quando nas vias de conclusão ele salienta que “aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. Pois, a rua é o local do encontro. A rua foi apropriada onde o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca.

Na prevalência da troca e do valor de troca, é desta forma que a rua, mais precisamente a avenida é elemento mais forte enquanto forma, no processo de apropriação e organização recente da sociedade capitalista.

A *passagem* na rua, espaço de comunicação, é à uma só vez obrigatória e reprimida. Em caso de ameaça, à primeira imposição do poder é à interdição à permanência e à reunião na rua. Se a rua pôde ter sentido, o encontro, ela perdeu, e não pôde senão perdê-lo, convertendo-se numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. A velocidade de circulação de pedestres, ainda tolerada, é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vítimas, de comprar os objetos expostos (LEFEBVRE, 1999. p. 31).

Quanto ao tempo este é aniquilado em mercadoria:

... torna-se o “tempo da mercadoria” (tempo de compra e venda, tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o rendimento e o lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e à habitação como o lugar de consumo (LEFEBVRE, 1999. p. 31).

As marcas da colonização do espaço urbano convertida na ideologia das marcas expostas nas vitrines, tem na rua o espetáculo dos objetos. Mas há espaços para simulacros na uniformização dos cenários, evidente na modernização das ruas antigas, reservadas aos objetos (enquanto mercadorias) seja por efeitos de cores ou formas atraentes; enquanto uma aparência caricata de apropriação e de reapropriação do espaço que o poder concede para eventos esporádicos para fins de satisfações folclóricas.

Lefebvre (1999) aponta que no processo de urbanização completa a cidade é transformada em um produto industrial, segundo as leis mestras que regem a produção, dessa forma podemos marcar a entrada das indústrias na cidade com processo efetivo para a transformação do urbano. Monte-Mór (2006, p. 8) enfatiza a gênese da urbanização associando sua materialização nas cidades industriais:

Na verdade, a urbanização tal como hoje a entendemos se iniciou com a cidade industrial. Até o surgimento da indústria fabril e sua concentração nas cidades e metrópoles europeias, o processo de urbanização se restringia a algumas poucas cidades onde o poder e/ou o mercado se concentravam.

[...] a cidade significou condição fundamental para o desenvolvimento da indústria, concentrando a população consumidora, os trabalhadores, e as *condições gerais de produção* para instalação das empresas fabris, presentes (ou criadas) apenas em algumas cidades, como até recentemente no Brasil.

Podemos entender que o espaço se transforma frente a essa nova forma de produção, sua dinâmica muda e subordina-se a esse processo de industrialismo. Para Monte-Mór (2006) o espaço privilegiado da reprodução da sociedade fica, então, subordinado à lógica do “industrialismo” e às necessidades industriais, e como tal, devendo reunir as condições de produção necessárias.

A entrada das indústrias na cidade transformou e marcou efetivamente os espaços internos da cidade, pois a cidade que antes era tida como *locus* de excedentes, do poder, da festa, e palco de privilégio da reprodução social passa por dois processos de “implosão-explosão”, onde sua centralidade implodiu sobre si mesma e sua periferia explodiu sobre o entorno sob forma de tecido urbano (LEFEBVRE, 1999; MONTE-MÓR, 2006). No Brasil, estudos recentes abordam a implosão é interpretada como tendência à aglomeração nas áreas centrais das metrópoles, significando uma retomada dessas áreas como espaços privilegiados. A explosão informa um processo de urbanização estendida, indicando a ocupação de áreas distantes das centralidades principais.

A produção do espaço e sua intensificação na urbanização, historicamente, estão arraigadas ao contexto inicial da industrialização, sendo que esse processo está subordinado às forças indutoras presentes nas transformações da sociedade; o urbano e a urbanização como efeitos induzidos (SPÓSITO, 2012; MONT-MÓR, 2006). Lefebvre (1999) apresentou uma “problemática do urbano” e a fez associando seu impulso ao processo de industrialização, entendendo-a como o motor determinante na transformação da sociedade. O ponto de inflexão que marca passagem do agrário para o urbano e que marca passagem do agrário para o urbano onde a produção no campo destinava-se ao mercado consumidor na cidade, garantindo a concentração da população urbana, desta forma ampliando o tecido urbano, e forjando assim o processo de intensificação do espaço urbano por meio da industrialização, e por conseguinte sua centralidade.

Spósito (2010) enfatiza que foi grande o impulso tomado pela urbanização a partir do “pleno” desenvolvimento da industrialização, onde espaço foi sendo produzido para atender a uma nova realidade com base no desenvolvimento industrial provocando mudanças estruturais no espaço urbano. Assim, o espaço urbano em seu contexto histórico de apreensão está relacionado a um processo de inferência da industrialização, pautada na lógica capitalista, que expressivamente provocou mudanças no espaço, visto que essa produção se preocupou a criar nas cidades uma infraestrutura muito importante para o desenvolvimento industrial.

Nesse contexto Spósito (2010, p. 48) expõe que:

O início da industrialização entendida aqui como traço da sociedade contemporânea, como principal atividade econômica e principal forma através do qual a sociedade se apropriava da natureza a transformava marcou de forma profunda e revolucionou a próprio processo de urbanização.

O processo de intensificação do espaço urbano está marcado por vias da industrialização, não podemos fugir dessa análise para compreender a sociedade contemporânea. Esse processo transformou o espaço urbano, adaptando-o às novas realidades, e assim a produção do espaço ficou subordinada a lógica da indústria (MONTE-MÓR, 2006).

O espaço marca o dinamismo das necessidades sociais de forma que expressa a sua importância a reprodução social. Em uma das suas análises Lefebvre (1999), como forma de entender a realidade, nos orienta pensar a “produção do espaço” como mercadoria – o mundo objetivo, onde seus fundamentos se afirmam hoje como uma produção espacial capitalista. O espaço passa a ser palco para reprodução e acumulação do modo de produção vigente, nos propõe a pensar em uma produção materialista, referindo-se aos objetos, produtos, de forma a entender a produção de um mundo objetivo (real, concreto) ao mesmo tempo nos faz pensar em uma prática de produção social, a produção do espaço como a condição de reprodução da vida social. A produção do espaço, nesse contexto de apreensão, surge como uma condição da ampliação da reprodução do capital, que o transforma segundo suas necessidades, permitindo assim, pensar o espaço como mercadoria, concretizando, dessa forma, a ideia de “produção”. A produção do espaço vincula-se à lógica de produção capitalista, esse espaço torna-se intrinsecamente objeto de mercadoria.

Nesse contexto Corrêa (2014), coloca que a produção do espaço é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias, e práticas sociais próprias. Nesse sentido a expressão “produção” é entendida como a materialidade dos objetos que se interagem no espaço e dão os significados aos interesses dos agentes que comandam esse processo de produção, dessa forma entendemos que esse espaço concentra não apenas a população, mas também os instrumentos de produção.

Corrêa (2012) e Carlos (2012) comungam da ideia de que a produção do espaço urbano é consequência da ação dos agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas sociais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre os mesmos, e com outros segmentos da sociedade.

A partir da noção de produção não podemos pensar exclusivamente o conteúdo social do espaço, mas há também a necessidade de pensar sobre os sujeitos, agentes, e interesses que norteiam essa produção. Os agentes sociais na produção do espaço urbano como referência de análise, uma vez que seus interesses, suas escalas de ação determinam processos que,

materializados no espaço definem e redefinem a configuração da cidade (CAPEL, 1974; CARLOS, 2012; CORRÊA, 1989, 2012). A produção do espaço está intimamente ligada aos jogos de interesses dos seus agentes a partícipes, fruto das relações simbólicas e contraditórias do capitalismo em suas múltiplas facetas.

Para Capel (1974) produção do espaço passa a ser resultado de práticas de muitos agentes, que atuando predominantemente dentro do marco jurídico aceito no sistema capitalista, utilizando de mecanismos e dispositivos legais dispostos. Assim, a sociedade e seu papel na produção do espaço pode ser compreendida como:

En una sociedad capitalista, la ciudad y el espacio en general no pertenecen a sus habitantes y no son modelados en función de sus intereses, sino de acuerdo con los intereses, a veces contradictorios, de una serie de agentes. En esencia estos agentes son: los propietarios de los medios de producción; los propietarios del suelo; los promotores inmobiliarios y las empresas de la construcción, y, por último, los organismos públicos, y agentes y árbitros a la vez en el proceso de producción del espacio urbano – agentes en cuanto que realizan operaciones concretas, que contribuyen a modelar la ciudad, y árbitros en cuanto que intervienen en los conflictos surgidos entre los otros agentes, contribuyendo a superar sus contradicciones (CAPEL, 1974 p.19).

O marco jurídico disciplina as normas vigentes em um dado período, que atendem aos interesses de parcelas significativa dos grupos dominantes, ao mesmo tempo em que se escamoteiam nos discursos tais interesses, forjadas sobre os interesses comuns ampliados aos interesses demandados pela população. Os agentes utilizam do marco jurídico a fim de satisfazerem seus interesses específicos. A dinâmica da sociedade e a sucessão de eventos incidem na reformulação de normas, e estas possuem o caráter adaptativo, neste processo os acréscimos podem gerar ambiguidades em interpretações ou lacunas que as fragilizam ao mesmo tempo em que se tornam convenientes ao prosseguimento dos interesses de agentes dominantes, seja pela fragilidade nas normas vigentes, ou por facilidade e vantagens geradas no ato de transgressão destas.

No processo de desenvolvimento urbano recente, o Estado tem atuado na mediação dos conflitos entre classes, seu papel tem se alternado com a classe historicamente e economicamente predominante. As relações encontram-se estruturadas por séculos, mantendo-se com pequenas mudanças ideológicas quanto a concepção do Estado. Sob estas bases assinalou-se a manutenção das estruturas agrícolas principalmente com o “esvaziamento demográfico” no campo, ao passo que a cidade foi apresentada sob o prisma da modernidade. A mobilidade demográfica do campo para a cidade o Estado destaca-se articulado com a classe economicamente dominante, principalmente ligada às indústrias que se instalaram nos

arredores dos centros urbanos, gerando processos outros a partir do conjunto de fluxos desenvolvidos em suas atividades.

A reconstrução da teoria marxista proposta por Harvey (2005) resgata o momento em que a geografia foi posta no debate acerca da acumulação capitalista, as discussões identificadas na obra “A Produção Capitalista do Espaço” dividida em três momentos abordam: “A teoria marxista do Estado”, a “teoria do Estado em relação à teoria do modo capitalista de produção” e o “Estado na Sociedade Capitalista”. Estes debates, buscam enfatizar as relações que o Estado estabelece com as classes sociais, inserindo e mantendo ideologias dominantes, atreladas a uma classe ou um segmento elitista desta, criando mecanismos com vista a tornar-se/permanecer enquanto agente imbuído de poder.

Para Harvey (2005; 2013) a importância do papel do Estado na sociedade capitalista, uma vez que este sempre se fez presente, mudando apenas as suas formas de funcionamento em conformidade com as mudanças do sistema capitalista, deve-se considerar que grande parte dos aspectos de produção e consumo estão diretamente afetados pelo Estado, por conseguinte a importância em entendê-lo. Embasado em autores do materialismo-dialético ele aponta as bases para o surgimento do Estado, originário das contradições entre interesses comuns e incomuns, de indivíduos e de grupos privados e coletivos, o autor expõe os interesses comuns como os representados pelo poder político, e o privado pelo poder econômico.

O Estado como entidade política pressupõe representar interesses comuns, no entanto, na prática, este funciona sob uma lógica de classe dominante (ou seja, de interesses particulares) deixando às margens os interesses da classe subordinada, em meio a este papel do Estado, verifica-se que este desempenha um “poder alienígena”, uma vez que, tem como princípio “independente e neutro”, que é fundamental para o desenvolvimento de ações que venham a contemplar ambas as classes, não atende a tal princípio, pois a neutralidade é inexistente na medida em que, tem como foco central atender as demandas da classe dominante (HARVEY, 2005; 2013).

Nesse sentido, percebe-se uma contradição em relação às ações do Estado, este, busca camuflá-las por meio de duas estratégias: a primeira corresponde em engendrar um caráter de domínio e autonomia de seu poder, que faz deste, e seus respectivos representantes, que lhe dão vida, parecer estar acima da sociedade. A segunda estratégia encontra-se ligada à relação entre Estado e Ideologia, esta mostra-se importante ferramenta para legitimar o poder

institucionalizado pelo Estado (que na verdade, representa os interesses da classe dominante), tal feito, se concretiza na medida em que a ideologia forjada pela classe dominante, cria mecanismos, possibilitando a transformação de seus interesses particulares em interesses comuns e universais, onde na realidade correspondem em interesses gerais ilusórios.

De todo modo, as normas estabelecidas pelo Estado, enquanto agente legalmente normalizado, tende a impedir o descontrole entre os agentes dominantes, freando estratégias e práticas particulares em função apenas de seus interesses. Assinalando os traços iniciais da desigualdades socioespaciais entre os agentes, o Estado se reproduz.

O Estado, enquanto agente atua no acréscimo de equipamentos urbanos e na valorização de áreas estratégicas, definindo espaços urbanos privilegiados disponíveis e livres, ao mercado dos agentes privados. Para Capel (1974) os fatores do crescimento urbano encontram-se assentados em três variáveis: a localização dos meios de produção, a organização e a evolução da rede urbana; cabendo destaque para atuação dos proprietários dos meios de produção, com forte atuação na indústria e nos serviços.

Corrêa (1989) advertia para “as ações desses agentes são complexas, derivando da dinâmica da acumulação do capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe que emergem” (p. 20). Entendemos que as ações desses agentes agregam práticas que resultam em um constante processo de reorganização espacial. Essas reorganizações espaciais derivam da intervenção desses agentes no espaço urbano, e essas intervenções se materializam de forma desigual o que reflete a condição do espaço urbano fortemente capitalista.

Esses agentes segundo Corrêa (1989, p. 12) se identificam tipologicamente em grupos que são: a) os proprietários do meio de produção, sobretudo, os agentes industriais; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado; e) os grupos sociais excluídos. Corrêa (2012) ao se referir as ações desses agentes enfatiza que a partir de suas ações o espaço é produzido impregnado de materialidades, como campos cultivados, estradas, represas e centros urbanos, ruas, bairros e áreas comerciais.

O cenário das cidades europeias ainda apresentavam características provincianas com uma economia voltada ao campo, mesmo com a ascensão das indústrias e sua concentração nos centros urbanos, reforçando à transformação das cidades a partir da atuação dos agentes industriais, em Lefebvre (1999), em consonância à atuação do Estado e à definição de regras

Capel (1974). Os industriais demandam vastas áreas do solo urbano com possibilidade de ampliação, vantagens geográficas de modo a assegurar seus capitais, e mobilidade em transporte para que possa movimentar seus capitais. O Estado viabiliza caminhos jurídicos para assegurar a implantação das redes de comunicação e as demais infraestruturas necessárias, enquanto elementos de alta relevância para o encaminhamento da satisfação dos interesses dos agentes industriais, quando ele, o Estado, assume o processo como agente industrial.

Nessa perspectiva as revoluções industriais cunharam as revoluções sociais, com maior influência nos processos migratórios da população, que sustentou o êxodo rural. “Essa população começou a trabalhar em fábricas como operários, vendendo sua força de trabalho em troca de um salário” (CAXITO et al, 2011, p. 60), submetidas a novas formas de exploração de sua força de trabalho pelos industriais, que sob o molde da conquista, dominação, ou captura do conhecimento dos artesãos os seduziu a partir de melhorias pontuais em sua vida social, tais como:

Em 1819, Robert Owen, um industrial que atuava em uma indústria têxtil na Inglaterra, ao observar que os funcionários da fábrica trabalhavam e viviam em péssimas condições de higiene e moradia, após torna-se sócio da empresa iniciou um momento baseado na filosofia utopia: melhorou casas, criou um armazém onde se podiam comprar mercadorias a preços baixos, promoveu um rígido controle de bebidas alcoólicas e fundou a primeira escola maternal instalada na Inglaterra (CAXITO, et al. 2011, pp. 60-61).

As estruturas pensadas pelos industriais foram para além do espaço físico das fábricas, alcançaram as relações sociais de uma sociedade planejando, em partes, o habitat considerado adequado para época, com o propósito de conter a massa de trabalhadores e seus comportamentos diários. Assim as principais cidades, passaram a apresentar novas infra estruturas residenciais e viárias para atender aos interesses de grupos ligados às classes dominantes como estratégia de assegurar suas estratégias na reprodução dos capital.

Para Monte-Mór (2006) a indústria passa a gerar uma transformação na cidade e no urbano gerando toda uma relação de modo de vida. Nesse contexto, entendemos que o espaço passa a ser incorporada na dinâmica do próprio capital, uma nova dinâmica se produz que irá também produzir um novo sistema de objetos (cidade) e quanto mais integrada cidade nessa dinâmica, mais intensa fica sua transformação.

Para Lefebvre (1999) e Monte-Mor (2006) o processo da Revolução Industrial gera outra lógica, onde a cidade acelera o processo de reprodução de riquezas qualificando o produto natural em mercadoria. Assim sendo, a cidade ganha um caráter de expressão de divisão do

trabalho. A cidade passa a ser produtora de mercadoria (embrião da desigualdade), a mercadoria como valor de troca que para Monte-Mór é chamado de supérfluo. Quanto mais a sociedade avança, mais complexo fica o espaço; se ele não é contínuo na forma, é contínuo nas ações. A expansão do tecido urbano só se materializa por vias da circulação.

Na produção de estruturas Raffestin (2009) resgata os processos composição, decomposição e recomposição dos territórios industriais e sua acentuação durante o século XVIII, acompanhando a Revolução Industrial, momento pelo qual o desenvolvimento da cidade adquire intensidade em: centralização, verticalização, concentração, mediação, heterogeneidade, e mecanização. A centralização enquanto processo constante de atração populacional, em grande volume, demandando processos subsequentes como a verticalização, esta correspondente a teoria da renda da terra, a partir da ampliação em metros quadrados, no processo de concentração de habitantes, atividades e serviços nas cidades; onde a concentração: desenvolvida ao máximo a partir do século XVIII, por meio das trocas (mediações) entre cidades, tendo nos novos meios de transportes seus maiores impulsos, pois permitiram vencer escalas temporais, não alcançadas anteriormente, consolidando o emprego de velocidades dadas as transformações nos espaços urbanos, resultando na heterogeneidade: como consequência de populações diversas e em diversas atividades presentes nas cidades.

Ainda contexto europeu, e pós-segunda guerra mundial, com suas exceções, contradições e retrocessos o progresso econômico, se refletia a imagem de melhores condições de vida da população, as liberdades políticas, com redução de incertezas associadas a mercado de trabalho.

Así, después de una larga pugna por la democracia política y social, la acción del Estado pudo aparecer como el garante del trabajo digno, de los derechos a la salud y a la educación, de la tranquilidad de una vejez segura; certidumbres cuyos corolarios territoriales eran el derecho a la vivienda, la defensa del espacio público como elemento configurador de la ciudad, el transporte colectivo como medio para la vertebración y la equidad territorial, la lucha contra la degradación de barrios y áreas urbanas, la preservación del medio ambiente, los recursos y el paisaje (NEL-LO, 2013. pp.77-78).

No entanto, as fragilidades nas relações de confiança econômica definem:

La situación actual desgarrar de forma dramática estas confianzas, de modo que situaciones como el paro, la pobreza, y las dificultades e acceso a los servicios básicos se afirman, no ya como una coyuntura efímera y superable, sino como una realidad cada vez más permanente para amplios sectores de la población. En el ámbito territorial esto implica, ante la impotencia o la aquiescencia de las instituciones, el empeoramiento de las dificultades de acceso a (e incluso de mantenimiento de) la vivienda, el encarecimiento del transporte, la tendencia a la privatización del espacio

público, la profundización de la segregación urbana y la pérdida de liderazgo colectivo en la transformación de la ciudad y el territorio (NEL-LO, 2013.p. 78).

Os processos desencadeados no cenário europeu, mais especificamente do cenário metropolitano de Barcelona, como perda de controle das instituições de planejamento e gestão, a dificuldade de acesso à moradia, o custo transporte, dada à plataforma de privatização do espaço público que viabiliza a vértebra de desenvolvimento pelos transportes, necessária ao aprofundamento da segregação urbana, em um processo promotor de desigualdades.

No processo de produção do espaço urbano o sistema de transporte adquire papel de grande relevância por conduzir e ser conduzido pelas características de uso do solo urbano. Esta proposição amplia a discussão acerca dos fixos e fluxos proposta por Santos (2008), certificando que as cidades não se definem apenas pelas formas, ou por relações sociais presentes no seu espaço urbano; mesmo compreendendo que estes são elementos de grande relevância para o debate, entende-se que a amplitude advém do conjunto ampliado das relações sociais, políticas, culturais, econômicas, como visto em Capel (1974), jurídicas envolta dos agentes.

A produção do espaço urbano, atrelada também à indústria, ocorreu predominantemente na primeira metade do século XX, momento pela qual as capitais, concentram, e confinavam setores específicos. Capel (1974) vai adiante: “la industria y sus necesidades en infraestructuras han ido originando a lo largo del siglo xx la concentración de industria en sectores específicos del espacio urbano y la aparición de <<zonas industriales>> en la ciudad o en el espacio suburbano (p. 24).” Contudo, esta condição encontra-se atrelada a estruturação física e dos serviços urbanos dispostos no processo de produção do espaço.

A produção do espaço é ao mesmo tempo um momento componente da vida humana, tais como as relações sociais presentes em vínculos espaço-temporais; bem como na efetivação de processos de geração de valor de troca realizado pelo capital; e na concretização do Estado como produtor de um território de dominação, tomando o espaço sob uma dimensão estratégica (CARLOS, 2015).

Seguindo neste esforço a autora compreende que:

A extensão do urbano produz novas formas, funções e estruturas sem que as antigas tenham, necessariamente desaparecido, apontando uma contradição importante entre as **persistências** – o que resiste e se reafirma continuamente enquanto referencial de vida – e o que aparecesse como “**novo**”, caminho inexorável do processo de modernização. Mas há também, a degradação de formas e relações sociais na cidade. Portanto, essa contradição revela um movimento triádico: preservação / degradação /

transformação, capaz de caracteriza o processo de reprodução da cidade hoje (CARLOS, 2007. p. 21) [*grifo do autor*].

A expansão do sistema capitalista promoveu a redefinição da cidade, gerando novas centralidades, processo de explosão e implosão no processo de desenvolvimento desigual a qual a sociedade é submetida. Segundo Carlos (2015) a desigualdade assenta na posse da centralidade da riqueza, onde a classe detentora do poder, estabelece sua reprodução nos planos políticos e econômicos, em detrimento do social.

Para Carlos (2012), a prática socioespacial nos revela que a cidade como uma obra das civilizações, como tal é lugar de possibilidades e oportunidades no processo de realização da vida humana. Analisada enquanto realidade material se revela através das relações sociais que lhe dão forma, não sendo o único modo de pensá-la sob a indissociabilidade espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto a partir de um sistema de valores inteligível e universalmente aceito, que fixam as relações entre os membros da sociedade. Assim, “o conteúdo da prática socioespacial enquanto movimento de produção / apropriação / reprodução do espaço da cidade, sendo indissociável ao processo de reprodução da sociedade” (p. 21).

Para Corrêa (1989) o espaço urbano constitui-se em sua primeira forma de apreensão “no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si”. Esses usos de terras é o que definem as áreas desse espaço urbano, e ao mesmo tempo o fragmenta. Podemos entender esse complexo uso de terras como a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano.

O que define determinadas áreas das cidades é o valor que essas terão em relação ao centro da cidade, tais como locais de concentração comercial, coerência espacial, produzida pelos agentes do espaço urbano, e as áreas de gestão, as áreas residenciais, as áreas de lazer, entre outras. Dessa forma, na medida em que essas áreas se definem quanto ao uso que terão, paralelamente, o espaço urbano se fragmenta e, simultaneamente se articula, entre essas partes.

Destarte Corrêa (1989, p.7) enfatiza:

Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada um de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Essas relações manifestam-se empiricamente através dos fluxos de veículos e de pessoas associadas às operações de cargas e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e aos diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro [...].

Corrêa (1989, p. 8) acrescenta que:

A articulação manifesta-se também de modo menos visível. No capitalismo, manifesta-se através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática de poder e da ideologia.

Essas relações espaciais interligam as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade, e é nesse espaço fragmentado e articulado que surge a cidade como polo de atração e produção do capital (CORRÊA, 1989). O espaço urbano aparece em sua primeira forma um espaço simultaneamente fragmentado e articulado, onde essa fragmentação resulta dos diferentes usos do solo justaposto entre si, e sua articulação por meio das relações espaciais, agora aparece, também, como um espaço reflexo da sociedade.

O espaço urbano também é um reflexo da sociedade, e a sociedade brasileira, é fortemente vinculada ao modo de produção capitalista, logo esse processo promove condições para que se estabeleça a produção e as relações de produção desse espaço urbano de forma que a materialização dessa produção gera diversas desigualdades no espaço urbano. Carlos (2013) assinala que “as recentes transformações no capitalismo mundial, em curso no movimento de reprodução, sinalizam a passagem da hegemonia do capital industrial ao capital financeiro, com consequências no processo de produção desigual do espaço” (p. 35). Torna-se importante lembrar que a passagem do capital mercantil ao industrial se fez garantindo a produção de desigualdades, e que na história recente do capitalismo mundial o capital industrial não tinha como propósito a amortização destas desigualdades.

Entendemos por desigualdades socioespaciais a expressão do processo de urbanização capitalista, um produto da reprodução ampliada do capital que se perpetua como condição de permanência dessas desigualdades. Para Rodrigues (2007, p.74.), tais desigualdades resultam das condições nas quais se consolida a base material de produção do espaço urbano, como se enfatiza a seguir:

A desigualdade socioespacial exprime formas e conteúdo da apropriação e da propriedade, da mercadoria terra e das edificações, da cidade mercadoria, da exploração e da espoliação da força de trabalho, da acumulação desigual no espaço, da presença e da, aparentemente paradoxal, ausência do Estado capitalista no urbano.

Rodrigues (2007, p 75.), complementa ainda no que concernem essas desigualdades:

A desigualdade socioespacial demonstra a existência de classes sociais e as diferentes formas de apropriação da riqueza produzida. Expressa a impossibilidade da maioria

dos trabalhadores em apropriar-se de condições adequadas de sobrevivência. É visível, até para os olhares desatentos, a “oposição” entre áreas ricas e áreas pobres. Porém, a compreensão de causas e conteúdo de crises, problemas, contradições, conflitos não é explicitada o que dificulta entender a complexidade da produção, consumo do e no espaço.

Dessa forma, entendemos as desigualdades materializadas no espaço urbano como reflexo de uma sociedade fortemente capitalista que encontra-se dividida em classes sociais, sobretudo. Essas desigualdades refletem a má distribuição de riquezas e condições de sobrevivência, em relação às classes menos favorecidas. De modo que essa discrepância irá condicionar as ações de produção do espaço urbano, especialmente, nas relações dos agentes de produção que priorizam seus interesses de forma desigual.

Nesse contexto, Corrêa (1989, p. 8) coloca:

[...] o espaço urbano especialmente da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se como característica própria do espaço urbano capitalista. [...] por ser reflexo social e porque a sociedade tem uma dinâmica, o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados.

O espaço urbano como reflexo social acompanha o ritmo de reprodução da sociedade, dessa forma, o espaço urbano torna-se mutável já que a sociedade, assim como a natureza, está em uma constante transformação. Assim sendo, o espaço urbano aparece, em sua outra forma como um espaço condicionante da sociedade. Destarte, “o condicionamento se dá através do papel que as obras fixadas pelo homem, as formas espaciais, desempenham na reprodução das condições de produção e das relações de produção” (CORRÊA, 1989, p. 9).

O espaço urbano está condicionado à sociedade de forma que os movimentos das estruturas sociais demandam as funções urbanas e as materializam nas formas espaciais. Essas formas espaciais são socialmente produzidas pelos agentes sociais do espaço urbano que geram um conjunto de realizações em seu processo de produção. O debate acerca da noção da “produção do espaço”, é possível refletir sobre o sentido de produção de forma mais detalhada, entendendo a produção como categoria central de análise no sentido de desvendar as relações sociais e entender a produção como ação essencial à vida humana, e, também analisá-la em um momento específico, o que significa dizer que a produção se define como características comuns, em diferentes épocas (CARLOS, 2012).

A análise da produção do espaço urbano e das desigualdades socioespaciais, e os agentes territoriais organizam, produzem e conduzem a conjuntura que hierarquiza, suas ações se materializam na diferenciação do espaço e na diferenciação entre interações estabelecidas na

relação centro-periferia. No bojo destas interações, os meios de transporte e comunicação formam os elementos fundamentais para a estruturação, manutenção, e reprodução das relações centro-periferia: ora como indutor, ora como induzido; oscilando ao longo do processo espaço-tempo. Por meio dos transportes e das comunicações conduzidos pela produção capitalista no urbano das cidades passaram a estágios superiores, algumas alcançando *status* de grandes cidades e metrópoles. As desigualdades socioespaciais nas metrópoles são definidas por processos espaciais, dentre eles a segregação e a auto-segregação.

Para Lencioni (2013), este debate afina-se a partir do trabalho do geógrafo francês Bernard Kayser cujo o texto escrito em 1969 foi republicado em 1990. Em linhas gerais, Kayser caracteriza o espaço metropolizado intimamente vinculado à grande cidade, sendo expressivo fluxos de pessoas, mercadorias, e capitais, formando os eixos de urbanização; destarte ao longo do tempo à heterogeneidade são expressas em distintos níveis de conectividade com espaços centrais.

A advertência de Lencioni (2013) chama atenção para a não dualidade espacial, pois no exercício de compreensão dos espaços metropolizados e não metropolizados, não há antagonismos haja vistas que não são excludentes, tão pouco contrapostos. A proposição inicial versa sobre os aspectos e as características dos espaços metropolizados.

Podemos avançar no raciocínio e acrescentar que os espaços metropolizados são espaços que assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole, que dizendo respeito aos investimentos de capital, ao desenvolvimento das atividades de serviços com sua correlata concretização de trabalho imaterial; ou ainda, relacionados à administração. Podem, também, apresentar outros aspectos, como a tendência ao desenvolvimento de vários centros de comércio e de serviços, a forma de consumir e viver semelhante a metrópole, bem como uma densidade significativa de redes imateriais e a presença bastante visível dos socialmente excluídos (LENCIONI, 2013, p. 19).

Diante de tais aspectos, compreende-se que o espaço sob o processo de metropolização não é exclusivo da metrópole, tão pouco se limita ou confina nas fronteiras de uma região metropolitana. Desta forma, os espaços metropolizados e espaços não metropolizados são mediados e articulados pelo processo de metropolização do espaço, critérios normativos que instituem tais recorte espaciais. Estes podem se manifestar a partir da tríade globalização, reestruturação produtiva e a própria metamorfose metropolitana. Em outras palavras, afirma-se que o processo de metropolização acompanha o movimento da própria metrópole que fica claro pelo desenvolvimento do tecido urbano que, a partir do centro, desenvolve-se até a periferia com conteúdo diferenciados em seu processo de extensão.

Nesse sentido, podemos entender a continuidade das desigualdades socioespaciais no processo de metropolização do espaço, sob a permanência imposta pela urbanização capitalista e global, onde sua materialização se dá na medida em que os agentes e partícipes da produção desse espaço priorizam seus interesses em detrimento da minoria, estimulando dessa forma a disparidade entre áreas atendendo os interesses desses agentes de forma hierarquizada.

A metrópole oferta serviços sofisticados aos seus seletos consumidores, agentes territoriais, as redes que favorecem as mudanças e combinações necessárias aos seus consumidores, tais como: a) oferta de força de trabalho especializada, b) oportunidade de agrupamento de novos fornecedores e consumidores, de igual modo exigentes e seletos, c) elevados níveis de acesso em uma ampla variedade de informações e de recursos. Assim, “os custos da transação sobem significativamente conforme as distâncias aumentam e, com a dispersão geográfica dos produtores, as ineficiências aparecem rapidamente” (SCOTT et al. 2001 apud SANTOS 2012 p. 25). Diante de tais circunstâncias, a proximidade pressupõe a base da noção de aglomeração, reduzindo o risco da não eliminação dos estoques. Nesse contexto, a produção do espaço surge como uma condição da ampliação da reprodução do capital, que o transforma segundo suas necessidades, permitindo assim, pensar o espaço como mercadoria, concretizando, dessa forma, a ideia de “produção”.

Carlos (2012, p. 60), ao se referir a uma produção do espaço pautada na lógica capitalista, enfatiza que:

No capitalismo, a produção expande-se espacial e socialmente (no sentido que penetra toda a sociedade), incorporando todas as atividades do homem e redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital – o espaço tornado mercadoria sob a lógica da capital fez com que o uso (acesso necessário à realização da vida) fosse redefinido pelo valor de troca. A produção do espaço se insere na lógica da produção capitalista que transforma toda a população em mercadoria.

O processo de produção do espaço está vinculado à lógica do modo de produção capitalista, onde esse espaço torna-se, por consequência, objeto mercadoria e essa produção do espaço irá refletir nas formas do uso de terra, “que transforma a cidade inteira em mercadoria vendida no mercado, isto é, a expansão da propriedade privada do solo urbano” (CARLOS, 2012, p.60-61).

Quando Lefebvre (1999) expõe a “problemática do urbano” a fez partindo do ponto de que o processo de industrialização é o motor determinante na transformação da sociedade. Para ele, a discussão da produção do espaço e sua intensificação na urbanização, historicamente,

estão arraigadas ao contexto inicial da industrialização, sendo que esse processo está como indutor das transformações da sociedade e o urbano e a urbanização como efeitos induzidos.

Corroborando com essa análise Spósito (2012) coloca que foi grande o impulso formado pela urbanização a partir do “pleno” desenvolvimento da industrialização, onde espaço foi sendo produzido para atender a uma nova realidade com base no desenvolvimento industrial provocando mudanças estruturais no espaço urbano. Deste modo, afirma-se que o processo de produção do espaço urbano em seu contexto histórico de apreensão está relacionado enquanto a um processo de inferência da industrialização, pautada na lógica capitalista, que expressivamente provocou mudanças no espaço, visto que essa produção se preocupou a criar nas cidades uma infraestrutura muito importante para o desenvolvimento industrial.

Nesse contexto Spósito (2012) expõe que “o início da industrialização entendida aqui como traço da sociedade contemporânea, como principal atividade econômica e principal forma através do qual a sociedade se apropria da natureza a transformava marcou de forma profunda e revolucionou a próprio processo de urbanização” (p. 48). Assim, o processo de intensificação do espaço urbano está marcado por vias da industrialização, não podemos fugir dessa análise para compreender a sociedade contemporânea. Esse processo transformou o espaço urbano, adaptando-o às novas realidades, e assim a produção do espaço ficou subordinada a lógica da indústria (MONTE-MÓR, 2006).

Monte-Mór (2006) ao tratar do urbano, fala de movimentos, de fluxos, de imaterialidade das relações, fala-se então dos circuitos de ações, mas ao tratar da cidade, fala-se de um sistema de objetos. Para esse autor, o urbano é a imaterialidade – o não visível – que transforma o visível, sendo esse processo desencadeado continuamente, mas só se enxerga a partir da materialidade dele. A cidade só que ganha essa forma (materialidade) graças à dinâmica do urbano, devido às transformações que o urbano sofre no decorrer do tempo. A transformação do urbano ocorre a partir do processo intrínseco da própria cidade – a indústria. Onde a indústria passa a gerar uma transformação na cidade e no urbano gerando toda uma relação de modo de vida.

A cidade passa a ser incorporada na dinâmica do próprio capital, uma nova dinâmica se produz que irá também produzir um novo sistema de objetos (cidade) e quanto mais integrada cidade nessa dinâmica, mais intensa fica sua transformação. Lefebvre (1999) e Monte-Mor (2006) apontam que o processo da Revolução Industrial gera outra lógica, onde a cidade acelera

o processo de reprodução de riquezas qualificando o produto natural em mercadoria. Por conseguinte, a cidade ganha um caráter de expressão de divisão do trabalho. A cidade passa a ser produtora de mercadoria (embrião da desigualdade), a mercadoria como valor de troca que para Monte-Mór é acunhado de supérfluo. Quanto mais a sociedade avança, mais complexo fica o espaço; se ele não é contínuo na forma, é contínuo nas ações. A expansão do tecido urbano só se materializa por vias da circulação. Corroboramos com esse método de análise que busca entender a cidade e o urbano a partir de uma perspectiva materialista histórica e dialética, onde pensamos a cidade por uma lógica de transformação do capital, onde este transforma a cidade gerando novas necessidades.

A cidade capitalista gera mais-valia, gera também um conjunto de problemas sociais, e cada vez mais a cidade gera um leque de problemas, de modo que essa se transforma no próprio produto do capital, quem molda a cidade é o próprio capital. A cidade em si não reproduz o capital, é elemento que imprime a reprodução do capital. Corroborando com as ideias, Santos (2008) a produção do espaço urbano segue os interesses do capital. O capital se reproduz no espaço artificial e a partir daí gera industrialização, urbanização, metropolização, segregação e exclusão socioespacial.

A cidade é excludente, com cenários totalmente diferentes a classes antagônicas. Sobrevive na cidade quem pode pagar pelas amenidades que o capital oferece, e assim, desfrutá-las. Quanto mais integrado ao sistema do capital, quanto mais excedentes de mais-valia, maior a desigualdade social. A desigualdade é a materialização do processo e a mesma se efetiva a partir das condições materiais de transporte disponibilizado aos diferentes agentes no espaço urbano da metrópole, ofertado de sob o preceito da oferta diferenciada e desigual do meios de transporte à disposição dos seus cidadãos.

O processo de mais-valia concentrada nos centros urbanos e no espaço central de Belém não é diferente, a possibilidade de geração de valor pelo uso do espaço urbano enseja um mercado imobiliário que regula o direito pelo uso nas áreas centrais da cidade. Essa produção imobiliária condiciona e regula ao mesmo tempo em que é regulada por processos econômicos, sociais e políticos definindo e redefinindo as formas de diferenças e desigualdades socioespaciais no ambiente urbano. Contudo, o sistema de transporte por ônibus urbano tem atuado na produção das desigualdades socioespaciais ao mesmo tempo em que garante a reprodução social e econômica da população residente em espaços dispersos ao centro, porém essa reprodução das desigualdades se diferencia à medida que afasta-se da centralidade urbana,

transitando entre periferia próxima, distante e dispersa, no espaço metropolitano de forte integração e frágil integração. Desta forma, a análise sobre a circulação de pessoas e mercadoria requer grande esforço em compreender o custo dos transportes para a economia urbana das grandes metrópoles.

No movimento de dispersão urbana o transporte cumpre o papel importante na articulação das novas fronteiras constituídas na fragmentação do espaço urbano (diferenciação e/ou desigualdade), os meios de transporte são mecanismos utilizados pelas classes dirigentes para regular a exclusão e inclusão socioespacial no espaço urbano, importante mecanismo encorajamento ou desencorajamento da circulação de pessoas no centro e/ou na periferia. O transporte público urbano compõe o conjunto de estratégias adotadas na manutenção das desigualdades socioespaciais, as quais os agentes promotores do espaço urbano produzem e conduzem a conjuntura hierarquizadas estabelecidas na relação centro-periferia.

1.2. O Sistema de Transportes no contexto Metropolitano.

Antes de adentrar no debate acerca dos transportes no contexto metropolitano, cabe destacar algumas palavras iniciais sobretudo pelas companhias transnacionais que atuam em relações de cumplicidade ou resistências ao Estado. Na busca de compreender a ação do sistema capitalista, por meio da atuação das companhias transnacionais, e seu poder de fabricação de motores, de chassis e carrocerias de ônibus, expressando elementos da estrutura desigual embutidos nas legislações ambientais, as quais os países subdesenvolvidos são submetidos em suas legislações ambientais.

A industrialização brasileira optou por concentrar a circulação de pessoas e mercadorias sob a plataforma do modal rodoviário, em detrimento dos sistemas de bondes, predominante em boa parte das maiores cidades brasileiras entre 1930 e 1960 (BRASIL, 2015). A partir do desmonte dos bondes, os transportes nas cidades passaram a ter nos veículos lotações – estes movidos a gasolina em que sobre seus chassis implantavam-se carrocerias artesanais em madeira – originando a partir dos agentes transportadores autônomos muitas empresas de transportes (BRASIL, 1986; MATELA, 2014; VASCONCELLOS, 2001).

As mudanças nas políticas econômicas desenvolvidas pelo Estado brasileiro possibilitaram a forte intervenção no território local, justificando a promoção de modelos de transportes modernos, grandes agentes econômicos com atuação no mercado nacional e

internacional, tais como as indústrias, empreiteiras, transportadoras se posicionaram frente as “mudanças impostas” pelas legislações vigentes ao longo dos 40 anos. Estrategicamente a indústria automobilística ganhou forte atenção, tornando-se evidente no período do regime militar, naquele momento o câmbio com o novo parceiro econômico (EUA), pós Segunda Guerra Mundial, contribuiu de sobremaneira para adoção do modal rodoviário adotado para o transporte de cargas e de passageiros no território brasileiro (MATELA, 2014).

Diante ao exposto, a inserção dos transportes urbanos nas capitais brasileiras, iniciada na circulação de bondes elétricos que integravam as áreas urbanas centrais do início do século XX, não resistiu à mudança de matriz energética e tecnológica a partir da segunda metade do século, quando a circulação por lotação e ônibus urbano tornou-se expressiva no mercado do transporte urbano das principais cidades brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro (MATELA, 2014). Acrescente-se ainda as grandes cidades amazônicas como Belém e Manaus na estrutura da rede urbana amazônica (CORRÊA, 1967).

O Estado e as indústrias destinadas à produção de motores, chassis e carrocerias concentraram-se nas regiões geoeconômicas mais desenvolvidas, onde seus centros urbanos passariam a ser os laboratórios da urbanização que se apresentava no cenário brasileiro. Do incentivo estatal para a implantação da indústria de base, pós Segunda Guerra Mundial, surgem a indústria siderúrgica a partir da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1941, a indústria de motores³ com implantação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) em 1942.

Ao mesmo tempo, as empresas fabricantes de carrocerias de ônibus surge no cenário nacional sendo este período marcado pela fundação deste segmento, tais como; Companhia Americana Industrial de Ônibus – CAIO Induscar, fundada em Botucatu (SP) em 1945, a Busscar Ônibus S.A. fundada em Joinville (SC) em 1946, a Marcopolo S.A. fundada em Caxias do Sul (RS) em 1949, a Incasel S.A. fundada também no ano de 1949, mas no município de Erechim (RS)⁴ e Ciferal Indústria de Ônibus Ltda, fundada em Duque de Caxias (RJ) em 1955. Quanto ao suporte do estado na garantia da qualidade da matriz energética necessária para dinamizar a circulação no território nacional, a fundação da indústria petroquímica como a

³ Neste período foram implantadas as seguintes empresas: MWM – Motoren Werke Mannheim International - instalada em São Paulo (SP) em 1953; a Scania Latin America Ltda – instalada em São Paulo (SP) em 1957.

⁴ As Incasel S.A ao entrar em falência, teve como sucessoras as empresas: Mascarello S.A. e Comil Carrocerias e Ônibus Ltda, que ficou com a fábrica de Erechim (RS).

Petróleo Brasileiro (PETROBRÁS), implantada em 1953 garante a infraestrutura necessária para o transporte rodoviário brasileiro.

A indústria automobilística atuante no Brasil é discriminada por Santos (2008, p. 163) em 12 grandes empresas atuantes e com forte consolidação na região concentrada, são elas: Volkswagen, General Motors (Chevrolet), Fiat, Ford, Agrale, Chrysler do Brasil, Honda, Mercedes Benz, Renault, Scania, Toyota e Volvo. Abrangendo uma ampla rede de concessionárias em todos os estados da federação, fortalecidas sob o conjunto do território nacional sua área de atuação. Das empresas citadas acima, as empresas Mercedes Benz, Volkswagen, Scania, Volvo, e Agrale possuem forte presença no segmento de motorização de ônibus⁵.

As mudanças tecnológicas alteraram a matriz energética na segunda metade do século XX, ampliando a oferta de meios, modos, e formas de deslocamentos urbanos, assim, destacam-se o transporte rodoviário por ônibus urbano, e o transporte coletivo das metrópoles (MATELA, 2014). Os fluxos migratórios para São Paulo, e seu exponencial crescimento demográfico já assinalavam em 1952, os contornos da luta pelo transporte público de passageiros, que à época vitimou cerca de 2 milhões e meio de passageiros, por meio da escassa e precária oferta do serviço de ônibus urbanos (MANZON, 1952).

Mamani (2007. p. 162) apresenta “a ação da indústria automobilística confirma ainda outro aspecto arrolado como típico do circuito superior: as sucessivas modernizações determinam novas práticas econômicas e tipos de consumo”. Assim, estabelece fios condutores da relação entre circuitos, estimulando os circuitos superior, superior marginal, e inferior pelas atividades que desloca. Assim, o circuito superior da indústria automobilística, teve nos anos 1990 o período de forte modernização de mercado pela abertura das importações, para ao qual coincide com a “reestruturação” da indústria automobilística mundial. Entende-se neste momento que os agentes ligados à fabricação de motores, chassis e carrocerias, se organizam em escalas de atuação nacional a qual ampliam sua produção a partir das políticas públicas implementadas pelo Governo Federal.

A implantação da Fábrica Nacional de Motores (FMN) cumpre um papel importante no desenvolvimento da indústria brasileira, pois já dispunha de motores de combustão a diesel, em meados de 1950, passando ao predomínio deste combustível na matriz dos transportes

⁵ A Ford, retirou-se do segmento de motorização de ônibus na segunda metade da década de 1990.

urbanos por ônibus. Contudo, a elevada emissão de gases nos motores a diesel a partir dos recentes melhoramentos tecnológicos identificados na indústria automobilística em escala nacional e internacional apresenta seu rebatimento nos agentes transportadores urbanos. A partir da década de 1990 as políticas ambientais e as legislações e resoluções implementadas no Brasil demonstram como as grandes firmas – como os agentes da indústria automobilística – recorrem ao Estado para defender seus interesses (BRASIL, 1986; CORRÊA, 2014; HARVEY, 2005, 2013; SANTOS, 2012).

A partir dos marcos regulatórios estabelecidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) datada da primeira resolução nº 18/86, que criou o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) exige no momento da produção de motores a diesel a redução de emissões de enxofre e outros gases (BRASIL, 1986).

- *Fase P1*, Res. 18/85, vigência de 1989 à 1993;
- *Fase P2 (Euro 0)*, Res. 03/93, vigência de 1994 a 1995;
- *Fase P3 (Euro 1)*, Res. 08/93, vigência de 1996 a 1999;
- *Fase P4 (Euro 2)*, Res. 08/93, vigência de 2000 a 2005;
- *Fase P5 (Euro 3)*, Res. 315/03, vigência de 2006 a 2008;
- *Fase P6 (Euro 4)*, Res. 315/05, vigência de 2009 a 2012;⁶
- *Fase P7 (Euro 5)*, Res. 403/08, vigência a partir de 2012.

As mudanças tecnológicas na produção de motores acompanhou a produção de óleo diesel de melhor qualidade podendo ser identificada ao longo de sete etapas de melhoramento ocorrida nas duas últimas décadas. A planta industrial de produção de veículos pesados e a petroquímica passaram por melhoramentos tecnológicos que expressam mudanças significativas na redução da emissão de gases pelos transportes, inclusive nas áreas urbanas dos grandes centros metropolitanos que possuem legislações para o uso de óleo diesel.

O mercado de fabricação de motores, chassis, e carrocerias de ônibus – àquela altura encontrava-se aquecido nas metrópoles brasileiras – apresentava sinais dos avanços tecnológicos, aliás, a indústria de fabricação de motores sempre foi ativa no mercado rodoviário brasileiro, as inovações tecnológicas nesta escala apresentam resultados satisfatórios ao longo das décadas, motivados pelo competitivo mercado de exportação de veículos ainda em

⁶ Para especialistas de transportes em entrevistas com empresários e pesquisadores do sudeste e sul do Brasil, à mesma se efetivou em produção a partir de 2010, devido a crise econômica mundial no período.

expansão para os “países vizinhos”, na América Latina. Diante do exposto, a análise ao longo de 30 anos identifica as principais mudanças no padrão tecnológico brasileiro. Ao longo desse período a produção de motores, aqueceu o mercado interno local, a medida que as legislações foram sendo alteradas em escala nacional, e sua incidência na escala local.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) havia produzido entre os anos de 1980 e 1989, o quantitativo de 108.480 unidades de ônibus, sendo o mercado nacional responsável por 83,2% (90.255 unidades), enquanto que 16,8% foram destinados à exportação (18.225 unidades). No final daquela década, teve início a vigência da **Fase P1** (Res. 18/85, vigência de 1989 à 1993), do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), com redução na produção de ônibus.

Nos primeiros anos da década de 1990, um novo cenário se materializa com a redemocratização brasileira e a abertura do mercado, as empresas de fabricação de motores apresentaram ampliação na média de produção de ônibus, o mercado nacional, que pode ser percebida na figura 2.

Figura 2: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (1990-1999).



Fonte: Compilação de Dados Estatísticos obtidos na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2020); Elaboração Autor – Geocam (2020).

Ao fim da primeira fase do Proconve, em 1993, são observadas a redução na produção de veículos automotores, incidindo na redução da produção de ônibus. Na implantação da **Fase P2** – equivalente - Euro 0 - (Res. 03/93, vigência de 1994 a 1995), observa-se uma retomada no ano 1995 a qual não é possível mensurar adequadamente por conta do curto lapso temporal. A partir da implantação da **Fase P3** - equivalente a Euro 1 - (Res. 08/93, vigência de 1996 a

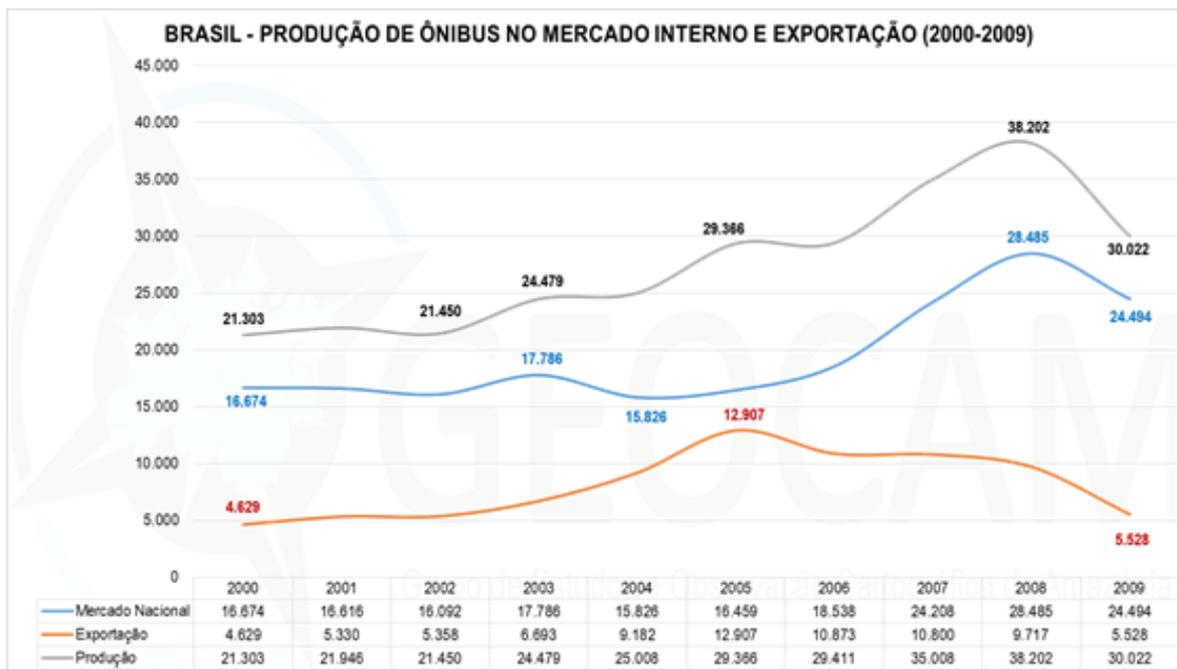
1999), a indústria de automotores apresenta um “novo fôlego” na produção e no mercado nacional de ônibus. Neste momento, os agentes transportadores de Belém e Região Metropolitana, acompanham as mudanças tecnológicas alinhadas com a renovação de frota, em que pese à frota rodante em Belém, naquele período era adquirida predominantemente com veículos ônibus novos⁷.

A partir da legislação ambiental orientada pelo CONAMA, e com a inserção da **Fase P4** – equivalente Euro 2 – (Res. 08/93, vigência de 2000 a 2005), mostra-se eficaz desde a sua implantação, momento pelo qual destoa do comportamento da indústria na década passada a produção cresceu 32,8% entre os anos de 1999 e 2000. Incluindo na ampliação real do número de veículos destinados à exportação, que passou de 3.849 unidade em 1999 para 4.629 unidades.

A partir dos anos 2000, entra em vigor a **Fase P4** - equivalente a Euro 2 - (estabelecida sob a Res. 08/93, vigência de 2000 a 2005); nesse período há um gradativo crescimento na produção de ônibus brasileira, à qual se manteve estável o mercado nacional, ao passo que os veículos destinados à exportação tiveram uma crescente que alcançou seu pico em 2005, ver figura 3. Cabe ressaltar que durante os dois primeiros anos do primeiro governo de Lula, foi durante os anos de 2003 a 2005 a exportação de ônibus brasileira saltou de 6.693 unidades para 12.907, um crescimento de aproximadamente 100% no cenário de exportações brasileira.

⁷ Utiliza-se como critério a Combinação de letras de placas - Ordem por Unidade da Federação, disponibilizado a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN).

Figura 3: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (2000-2009).



Fonte: Compilação de Dados Estatísticos obtidos na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2020); Elaboração Autor – Geocam (2020).

A implantação da **Fase P5** - equivalente a Euro 3 - (estabelecida sob a Res. 315/2003, vigência de 2006 a 2008), altera o cenário produtivo e do mercado consumidor de veículos brasileiro, com a progressiva queda nas exportações o mercado interno passa a ser interessante às empresas fabricantes de motores, chassis, e carrocerias de ônibus, o mercado interno alcança seu pico em 2008, quando o mercado brasileiro consumiu 28.485 unidades de ônibus.

Destaca-se que as cidades brasileiras passaram a ter forte intervenção das políticas do Governo Federal (GV) um ano antes, em 2007, havia sido lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em sua fase 1.

Quando Brasil (2020) destaca que:⁸

Pensado como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do país, o PAC contribuiu de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda, e elevou o investimento público e privado em obras fundamentais.

Teve importância fundamental para o país durante a crise financeira mundial entre 2008 e 2009, garantindo emprego e renda aos brasileiros, o que por sua vez garantiu a continuidade do consumo de bens e serviços, mantendo ativa a economia e aliviando os efeitos da crise sobre as empresas nacionais (BRASIL, 2020, s-p).

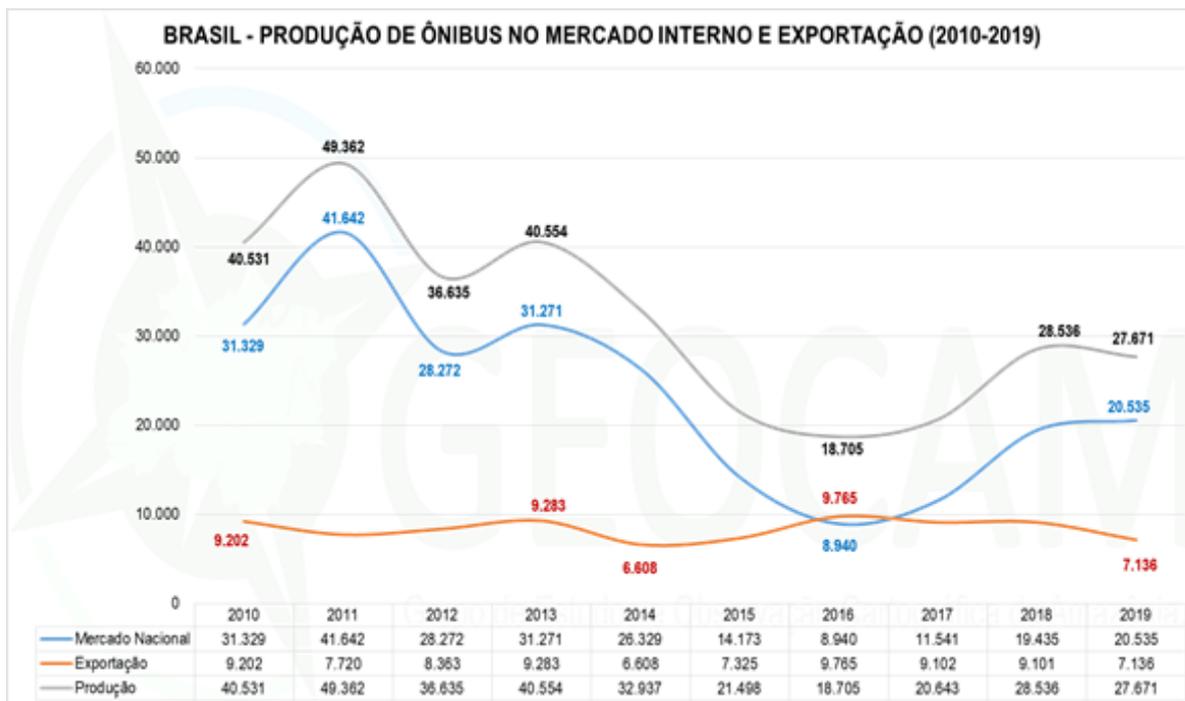
⁸ Ministério do Planejamento, disponível em: <http://pac.gov.br/sobre-o-pac>. Consulta em: 08/03/2020.

A análise do cenário pelo empresário frotista, na possível troca do padrão tecnológico, e o incremento de novos componentes químicos nos combustíveis levaria à elevação de custos de aquisição de novas unidades após 2008 com os veículos produzidos sob a tecnologia Euro IV, o que não ocorreu no tempo determinado. A implantação da **Fase P6** - equivalente a Euro 4 - (estabelecida sob a Res. 315/2003, vigência prevista a partir de 2009, porém iniciada somente em 2010), onde na figura 3 encontra-se retratada a partir da queda na produção geral, do mercado interno, e das exportações. Diante do exposto a implementação da tecnologia Euro IV, no mercado nacional foi comprometida pela crise econômica mundial de 2008, que atingiu a economia brasileira com maior intensidade em 2009 e 2010.

Compreender as mudanças de padrões tecnológicos permite melhor balizamento das práticas dos agentes transportadores locais, em certa medida abordadas por Castro (2015; 2017) quanto às normatizações regulatórias de grandes centros metropolitanos como o Rio de Janeiro e São Paulo, no que tangencia as relações entre os agentes transportadores na comercialização de veículos “seminovos” entre sistemas de transportes de distintas capitais.

A partir de 2010, quando a tecnologia Euro 4 passa a compor a planta industrial produtiva de motores, chassis e carrocerias de ônibus, o mercado nacional não tendo alternativa, no geral promove antecipa a renovação de frota à fins de evitar o acréscimo de insumos nos combustíveis, conforme acordado para a fase seguinte. Destarte, a antecipação da frota pode ser percebida no último e maior pico registrado na figura 4.

Figura 4: Brasil - Produção de Ônibus no Mercado Interno e Exportação (2010-2019).



Fonte: Compilação de Dados Estatísticos obtidos na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2020); Elaboração Autor – Geocam (2020).

De acordo com a figura 4, em 2011 ocorreu a maior produção na história da produção de veículos ônibus (série iniciada em 1957), motivadas pelas proximidades dos “Grandes Eventos” Copa do Mundo e Olimpíadas, momento pelos quais as grandes capitais passaram a tratar com maior cuidado dos transportes e da mobilidade urbana, estabelecendo novos marcos regulatórios para os transportes coletivos, urbanos por ônibus. Nessa perspectiva, Brasil (2020) aponta que: “Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, com o mesmo pensamento estratégico, aprimorados pelos anos de experiência da fase anterior, mais recursos e mais parcerias com estados e municípios, para a execução de obras estruturantes que possam melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras” (s-p).

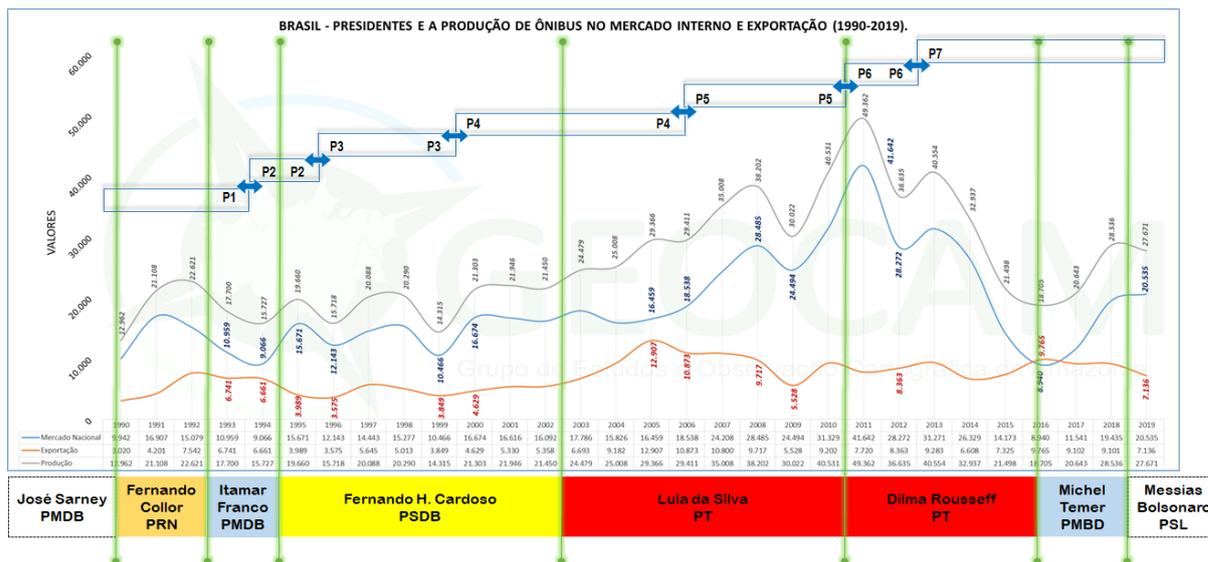
Assim, com a implantação da **Fase P7** - equivalente a Euro V - (estabelecida sob a Res. 403/2008 com vigência a partir de 2012), a qual naquele ano apresentou baixa no volume até certo ponto uma característica que reforça a tendência do empresário frotista brasileiro que antecipa a renovação da frota sob a base tecnológica consolidada, reduzindo custos futuros na aquisição e na operação dos veículos.

Ainda de acordo com a figura 4, a retomada do mercado em 2013, reforça a importância dos grandes eventos e a renovação da frota de ônibus no território nacional, naquele

ano, a produção alcançou o segundo maior pico da série histórica, com 40.454 unidades produzidas, destas 31.271 unidades para o mercado nacional (equivalente a 77,1%) e 9.283 unidades destinadas à exportação (equivalente a 22,9%). Em grande medida, estes veículos (urbanos e rodoviários) foram utilizados no intenso movimento dos transportes por ocasião da Copa do Mundo, organizado pela Federação Internacional de Futebol (FIFA) que movimentou o território nacional. Após o mundial, verifica-se a expressiva queda na produção de ônibus que demonstra o declínio da economia e do mercado de veículos pesados, dentre eles os ônibus. Em 2016, pela primeira vez na série histórica ocorre a inversão no mercado de comércio, quando as exportações superam o consumo do mercado interno de ônibus.

O ano de 2016, é caracterizado como conturbado para o cenário político, econômico e social do Brasil, é marcado pela efetivação do processo de impeachment do governo Dilma, em que seu vice assume a pasta presidencial, na gestão governo Temer (2016-2018) há uma recuperação do setor, onde a produção declina novamente no primeiro ano do Governo Bolsonaro, (figura 5).

Figura 5: Brasil - Produção de ônibus, mudanças de padrão tecnológico, e governos presidenciais entre (1990-2019).



Fonte: Compilação de Dados Estatísticos obtidos na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2020); e Consulta Pública à lista de Presidentes do Brasil atuantes até o ano 2020; Elaboração Autor – Geocam (2020).

A figura 5, apresenta o cenário da indústria de veículos automotores a partir de 1990, final do governo Sarney (nos seus três últimos meses de gestão), nesta análise o governo Collor apresentou crescimento no primeiro ano de gestão, ampliando expressivamente as exportações de ônibus, porém seguida da queda na produção automotiva, que perdurou no governo Itamar

passando apresentar sinais de melhoras ao fim de seu governo, no entanto as exportações recuam sensivelmente. No governo FHC, à indústria de produção de automotores variou ao longo de seu governo, ampliando as exportações ao fim de sua gestão.

Entrementes, foi durante o governo Lula, a partir de 2002 que a indústria automotiva apresentou um verdadeiro salto produtivo, sendo interrompido por ocasião da crise econômica mundial de 2008-2009, retomando o crescimento em 2010, naquela ocasião o empresariado frotista a partir dos estímulos do PAC 1. Na sequência, é o primeiro do governo Dilma que a produção da indústria automotiva, no segmento ônibus, atinge a maior marca histórica, ao produzir 49.362 unidades, em grande medida para atender a demanda estimulada pelos programas e incentivos fornecidos pelo Governo Federal, quando o mercado interno absorveu 36.635 unidades equivalente 81,4% da produção nacional naquele ano. Entretanto, os anos seguintes são marcados por sucessivas quedas na produção despencando a 8.940 unidades conforme apresentado anteriormente.

No conturbado processo de *Impeachment* do governo Dilma, momento pelo qual sucede seu vice, iniciando o governo Temer, são observadas retomadas na produção automobilística nacional considerável quando atinge 28.536 unidades produzidas, porém as unidades destinadas à exportação apresentam sensível queda desde o ano 2016. Atualmente o governo Bolsonaro, iniciado em 2019, apresenta sinais de queda na produção de veículos ônibus, com tímido crescimento do mercado interno, e com decréscimo no número de veículos exportados, com queda ainda sensível em relação ao governo Temer, conforme a figura 5.

Destaca-se que estas informações foram compiladas após ampla análise sobre o complexo quadro de dados estatísticos disponibilizados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) com início em janeiro de 1957 que retrata o cenário da produção mensal de: autoveículos, automóveis, comerciais leves, caminhões, e ônibus. Estas informações foram submetidas a filtros, e aglutinações gerando os valores de produção anual, apenas dos veículos do segmento ônibus, a partir da produção total, foram discriminados os veículos destinados ao mercado nacional, e os destinados à exportação.

À medida que a indústria automobilística altera a planta industrial atendendo aos requisitos da qualidade ambiental, ampliando o nível de serviço, com maior acessibilidade, e as questões relativas à qualidade ambiental Vasconcellos (2001), são ampliados os custos de

produção com o incremento de itens tecnológicos embarcados ampliando o valor universal na aquisição dos veículos novos.

Retornando aos estudos da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR) quando na transição da *Fase P5* para a *Fase P7* apontou os custos no valor médio da aquisição de veículos novos comparando o valor praticado entre ambas as fases, de igual modo demonstra os custos operacionais médios por quilômetro, em 2012.

No estudo, foram considerados cinco tipos de veículos ônibus, com operações predominantemente nos espaços urbanos dos grandes centros urbanos e metropolitanos, são eles:

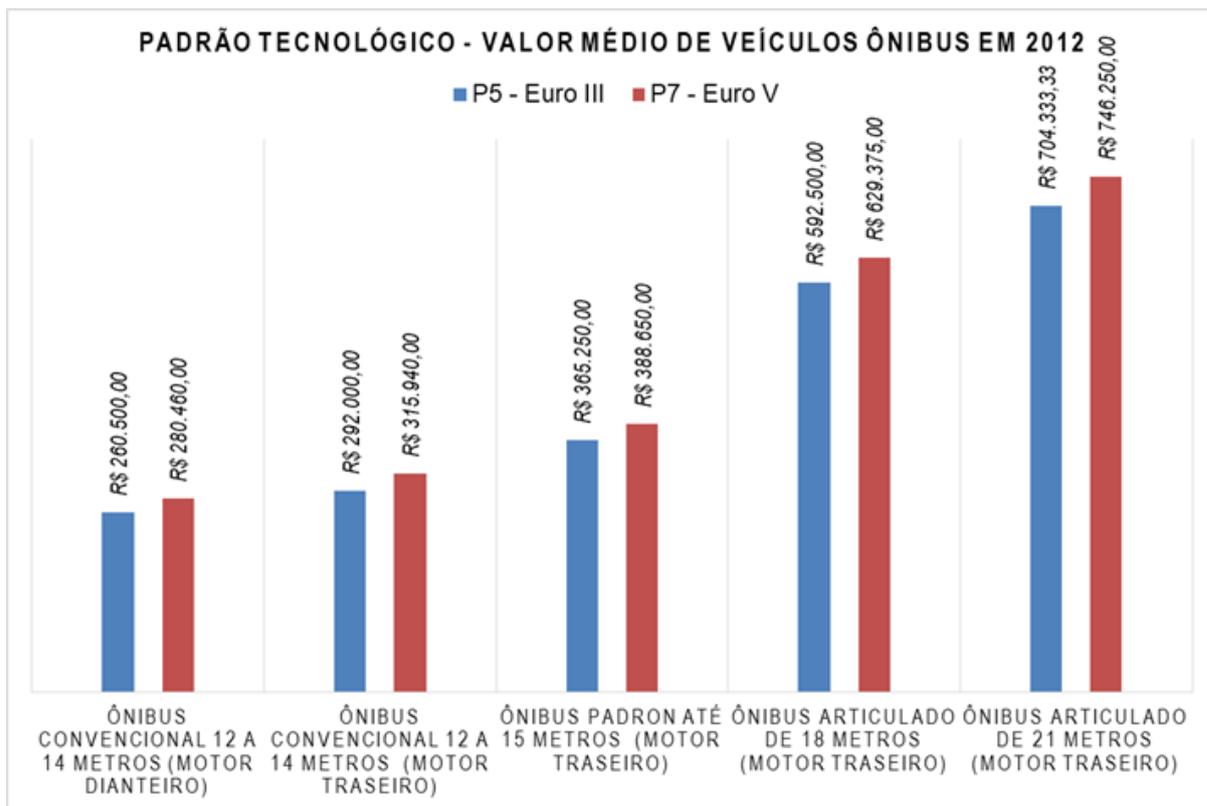
- Ônibus Convencional de 12 a 14 metros (com motorização dianteira);
- Ônibus Convencional de 12 a 14 metros (com motorização traseira);
- Ônibus Padron até 15 metros (com motorização traseira);
- Ônibus Articulado de 18 metros (com motorização traseira);
- Ônibus Articulado de 21 metros (com motorização traseira).⁹

Quanto ao valor de investimento inicial de um *Ônibus Convencional de 12 a 14 metros (com motorização dianteira)*, com tecnologia Euro IV para de R\$: 260.500,00 reais para R\$: 280,460,00 reais para uma unidade produzida com a tecnologia Euro V, um acréscimo considerável na aquisição aproximando-se de 20 mil reais. Este modelo de veículo é o predominante nas cidades brasileiras, por possuir motorização dianteira, não há grandes exigências em conforto a bordo, no geral são sustentados com feixes de mola, e são considerados veículos “puxados” pela motorização, o que gera desconforto a partir de movimento abruptos aos passageiros.

Diante ao exposto, os Ônibus Convencionais, são considerados os veículos de entrada ao empresário frotista, o escalonamento de preços na mudança do preço médio praticado, conforme a figura 6.

⁹ Destaca-se que recentemente, em 2017, o sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba (PR) iniciou a operação com Ônibus Biarticulado 21 metros com motorização dianteira, trata-se do modelo **Millennium BRT 2017 Biarticulado/F360HA**, que apesar de transmissão automática apresenta elevado nível de ruídos e temperatura na região frontal do mesmo. Acervo Ônibus Brasil, modelo disponível em: <https://onibusbrasil.com/gustavobonfate/7586668> consulta em 03/03/2020.

Figura 6: Mudanças no Padrão Tecnológico - comparativo no valor médio de veículos ônibus 2012.



Fonte: Compilação de dados obtidos na Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR), relatório 2012; Elaboração Autor – Geocam (2019).

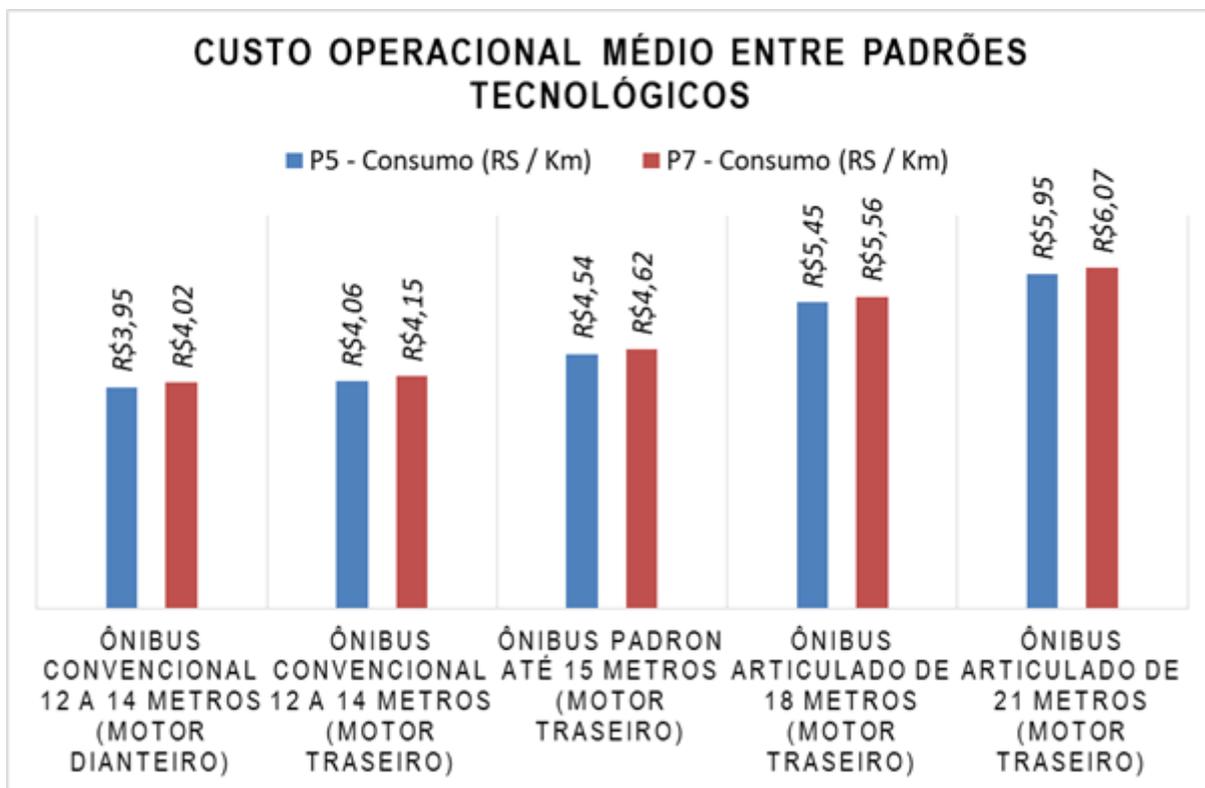
A indicação dos Ônibus Convencionais (motorização dianteira e traseira) e dos Ônibus Padron¹⁰, são indicados para operações em linhas interbairros e alimentadoras, quando operados nos sistemas Bus Rapid Transit (BRT), de igual forma os veículos Ônibus Articulado de 18 metros (com motorização traseira), e Ônibus Articulado de 21 metros (com motorização traseira) são indicados para operações em linhas troncais, com corredores planejados e exclusivos a eles.

Considerando a figura 6, o valor inicial do veículo Ônibus Articulado de 18 metros com tecnologia Euro III custava R\$: 592.500,00 reais, passando ao padrão Euro V teve preço médio praticado em R\$: 629,375,00 reais, demandado de elevado grau de capital para na aquisição. No geral, as instituições bancárias ligadas aos fabricantes, posicionam enquanto importante agente no segmento, pois facilitam e/ou intermediam a concessão de crédito aos agentes transportadores. Contudo, a elevação nos custos da aquisição apresentam parte da

¹⁰ Registra-se que há veículos do tipo Ônibus Padron até 15 metros com motorização dianteira, porém, o mesmo não foi mencionado nos dados estatísticos.

questão, pois no mesmo estudo a Fetranspor apresenta os custos operacionais dos veículos produzidos a partir de 2012 (figura 7).

Figura 7: Mudanças nos Custos Operacionais Médios entre Padrões Tecnológicos, de veículos ônibus produzidos a partir de 2012.



Fonte: Compilação de dados obtidos na Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), relatório 2012; Elaboração Autor – Geocam (2019).

De acordo com a figura 7, a elevação dos custos operacionais por quilômetro rodado, em centavos, com despesas expressivas na operação dos transportes coletivos nos grandes centros metropolitanos. O quilômetro rodado em Ônibus Convencional (motor frontal) é o mais rentável do ponto de vista operacional, na mudança passou a um acréscimo de R\$: 0,07 (passando de R\$: 3,95 para R\$: 4,02); o Ônibus Convencional (motor traseiro) apresenta custos superiores ao antecessor, na mudança para a tecnologia Euro V eleva os custos em R\$: 0,09 (passando de R\$: 4,06 para R\$: 4,15); em comparação ao Ônibus Padron (motor traseiro) cujo o custo é considerável, neste cenário a elevação de custos é de R\$: 0,08 (passando de R\$: 4,54 para R\$: 4,62) para um veículo ampliado em 1 metro de comprimento; quanto aos veículos destinados principalmente a sistemas de transporte diferenciados, como os BRT's, os Ônibus Articulado de 18 metros (motor traseiro) amplia os custos em R\$: 0,11 (passando de R\$: 5,45 para R\$: 5,56); de Ônibus Articulado de 21 metros (motor traseiro) amplia seu consumo operacional em R\$: 0,12 (passando de R\$: 5,95 para R\$: 6,07).

Os agentes da indústria automotiva, incidem fortemente nas políticas de mobilidade urbana, sob a perspectiva do transporte público eficiente e integrado, em meados de 2008, os planos de mobilidade urbana nas capitais brasileiras foram objetos de *lobby* destes agentes para entrarem em mercados metropolitanos em conjunto com os agentes do capital financeiro, as empresas fabricantes de veículos automotores e as instituições bancárias atuam na escala nacional, e incidem sua força nas capitais a partir de propostas “inovadoras de transportes” como os BRT’s. Diante ao exposto, o esforço em compreender as mudanças nos padrões tecnológicos embarcados nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, objetivando na aproximação entre escalas de atuação dos agentes da produção do transporte e os agentes transportadores, bem como os papéis destes agentes no ambiente urbano das metrópoles brasileiras.

As políticas de eficiência energética a partir da implementação de protocolos internacionais de qualidade do ar que permitem a reprodução da indústria de produção de veículos automotores apresenta melhorias significativas na produção de motores. De igual modo, a indústria de produção de carrocerias de ônibus e derivados, também apresentou avanços tecnológicos expressivos, a produção artesanal de carrocerias de madeira foi suplantada pelos componentes metálicos, e recentemente melhoramentos com materiais em fibra nas regiões dianteiras e traseiras dos ônibus em seus derivados garantiram melhores condições de trafegabilidade. Estes avanços expressam a *“desigual difusão da tecnologia provocou diferenças consideráveis, algumas vezes extremas, nos preços dos produtos industrializados em diferentes países”* (SANTOS, 2012. p. 222).

Encontrava-se estudos voltados às políticas públicas do Governo Federal, quando o Centro de Estudos e Debates Estratégicos, da Câmara dos Deputados, aponta para os desafios para a mobilidade urbana no Brasil.

Observando as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012) as discussões devem conter:

- a) o debate acerca da integração entre o transporte e o espaço urbano onde os deslocamentos de pessoas e cargas se realizam;
- b) a política tarifária, sobretudo no tocante à diferenciação entre os conceitos de tarifa pública e tarifa de remuneração e à questão dos descontos e das gratuidades; a acessibilidade universal;

c) instrumentos para efetivar a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual motorizado;

d) os direitos dos usuários;

e) a equidade no uso do espaço público e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes desse uso;

f) a gestão democrática e o controle social do planejamento;

g) e o plano de mobilidade urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta perspectiva, o transporte público de passageiros e a mobilidade urbana desafia a União, Estados, Distrito Federal e municípios, demandando de estudos no campo interdisciplinar de forma coordenada e cooperativa envolvendo complexos esquemas de governança, especialmente quando se constata que mais da metade da população brasileira vive em regiões metropolitanas (BRASIL, 2015, p. 14).

A correlação das relações de produção do espaço urbano contida na Lei de Mobilidade Urbana com os agentes territoriais predominantes e o Estado. No decorrer do processo buscase ainda considerar os principais fatores que levam, garantem e ampliam as desigualdades socioespaciais reforçados pelo transporte público de passageiros. Inicialmente afirma-se que estas desigualdades são alicerçadas pela dialética relação da produção da cidade (e do urbano) com o transporte urbano, ao qual assegura-se o predomínio de políticas públicas promotoras de mobilidade e acessibilidade (BRASIL, 2015).

O sistema de circulação no espaço intra-urbano demanda análises sobre a dinâmica de espacial da cidade, e sob o viés espacial, compreender a produção desigual do espaço urbano. A compreensão dos processos sociais, político-econômicos, e jurídicos que direcionam as ações dos grupos majoritários no espaço urbano. Os processos de produção e reprodução do capital, com as formas de uso do solo, a ação do estado e os demais agentes que encaminham as decisões das políticas públicas (SILVA, 2011). A compreensão do espaço urbano como modo de produção, forma de organização, estratificação social, relações de propriedade, Estado e seus agentes governantes, permite enxergá-lo para além de aglomerados populacionais, com elevados recursos tecnológicos, e em constantes interações local-global.

Na mediação do processo de centro-periferia as determinações do capital não podem ser definidas apenas pela distância física (SANTOS, 2008), pois a disposição dos bens

desejados perpassa pela acessibilidade congregando elementos como a existência de vias e meios de transporte, bem como sua efetiva utilização. Assim, a organização dos transportes abrange a acessibilidade física e financeira, e a centralidade expressa na produção do espaço.

As estruturas de produção e reprodução do espaço expressam as trocas condicionadas entre os agentes, motivo pelo qual a circulação evidencia os fluxos de um aglomerado urbano sendo elemento primordial para a sua reprodução. É imprescindível entender o que circula, e por que circula, obviamente motivado pela renda o transporte é demandado pelas ações conjuntas dos agentes estruturantes do espaço urbano, o que não exclui a participação dos agentes transportadores nas ações que mobilizam a massa trabalhadora e seus filhos entre espaços de produção e reprodução, nos deslocamentos entre lugares de habitação, de trabalho, de saúde, de estudo, de lazer.

A metropolização, ainda na gênese da formação urbana, as moradias dos trabalhadores situavam-se próximas a fábricas e indústrias, todavia, com o expressivo aumento em número da força de trabalho disponível os empresários repassam ao Estado a tarefa de prover novos espaços de assentamento (SILVA, 2011). Assim, a importância do transporte urbano adentra na questão como insumo básico do processo produtivo, otimizando a mobilização da força de trabalho, viabilizando o acesso do capital a mão-de-obra (HARVEY, 2005, 2013; MATELA, 2014; SILVA, 2011).

O protagonismo dos transportes no espaço de circulação urbana, complementa os processos de produção e reprodução social. Para Silva (2011) antes o capital assumia os custos ao manter enclausurada a força de trabalho nas vilas industriais; a partir da estruturação do sistema de transportes ampliou a possibilidade de captura da força de trabalho para espaços cada vez mais distantes, ao ponto que as áreas centrais passaram por reestruturações no processo de regulação do mercado imobiliário mediado pelo regime de preços, enquanto que nas áreas periféricas a habitação e os transportes passam a ser arcadas pelo próprio trabalhador (PEDROSO, NETO, 2015). A afirmação é que à medida que as cidades se expandem, o transporte urbano de passageiros assume papel de destaque na viabilização das estratégias econômico-social e política do espaço urbano (SILVA, 2011; VASCONCELLOS, 2001).

A provisão de um sistema de circulação, realizada pelo Estado é um instrumento estruturador do espaço urbano, a criação de vias, calçadas e sistemas de transporte são realizadas sob o fundo dos impostos arrecadados. Os meios de transportes em sua essência são

constituídos pelo poder público, como também, pelo setores privados, submetidos à regulação do Estado. O planejamento urbano, enquanto atividade complexa apesar de seu instrumental técnico, e mais recentemente tecnológico, resguardando as subjetividades alcança estágios abrangentes no processo de estruturação das cidades. Entrementes, o planejamento de transporte é entendido como um processo de concepção de um sistema cuja finalidade é deslocar pessoas e produtos de maneira eficaz, dentro de um sistema produtivo e reprodutivos estabelecidos pelo grande capital (SILVA, 2011).

O debate posto por Matela (2014) nos ajuda a compreender os principais movimentos realizados pelos agentes transportadores locais, no processo de renovação das frotas e/ou no processo de reaproveitamento de veículos de sua frota a partir da renovação de sistemas de transportes em outras metrópoles. Em estudos recentes Castro (2015; 2017) também apresentou a presença desse movimento na realidade metropolitana de Belém, a partir da reestruturação do sistema de transporte público de passageiro do Rio de Janeiro, estimulado pelos grandes eventos como a Copa do Mundo em meados de 2014 e Olimpíadas que se projetava para 2016 (FETRANSPOR, 2012; BRASIL, 2015).

No processo de aproximação dos custos operacionais, o cenário posto pela Fetranspor, permite compreender o processo identificado por Castro (2015; 2017), quando as empresas de ônibus de Belém e Região Metropolitana passaram adquirir veículos originários de outros centros metropolitanos, principalmente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Neste momento, torna-se evidente a redução nos dois critérios, no valor de aquisição, no valor de mercado de seminovos, e fundamentalmente na redução do custo operacional, revelando sob a faceta da precarização dos transportes na periferia metropolitana de Belém.

O debate estabelecido fez a aproximação com a geografia crítica ao compreender as dualidade *forma-função* e *estrutura-processo* (SANTOS, 2008); a compressão do espaço-tempo, em Harvey (2005), retomando o debate em *sistemas de objetos* e *sistema de ações* (Santos, 2008). Assim, a pesquisa seguiu o curso com a aplicação dos Sistemas de Informações Geográficas aplicado ao transporte público de passageiros, com preceitos da técnicos e críticos.

As estratégias adotadas pelos agentes transportadores locais expressavam a organização espacial, intrinsecamente ligada à relação espaço-temporal, com a aceleração da circulação do capital, elevando o controle do tempo de rotação neste movimento, conforme David Harvey (2005). Neste sentido, considerando as variações escalares, a produção do

espaço, no plano das lógicas engendradas na relação – Estado e Capital (HARVEY, 2005); Entretanto, cabe destacar que estas relações podem ser produzidas em escalas e momentos distintos; porém dentro de sincronismos contidos na geoestratégia da natureza. Essas premissas, estruturam a pesquisa intitulada: “O Transporte Público de Passageiros: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de Ônibus Urbano Regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)”.

No processo de sucessiva aproximação com o objeto de pesquisa: o espaço urbano e o transporte público, com a circulação, produção e consumo, outros ensaios foram maturados, alguns com contribuição de colegas geógrafos, outros como insights de análise, porém todos como foco no debate transporte público, tais como: A atuação dos agentes transportadores na RMB – novas tendências à reconfiguração dos monopólios (2013-2015), publicado em livro no ano de 2016; “As Recentes Conformações Territoriais no Sistema de Transporte Público de Belém (2012-2015)”, publicado em livro em 2017; “Belém: Da Formação da Cidade à atuação dos Agentes do Sistema de Transporte Urbano”, também publicado em livro em 2017; dentre outras publicações correlatas que se estendem em publicações de revistas e periódicos.

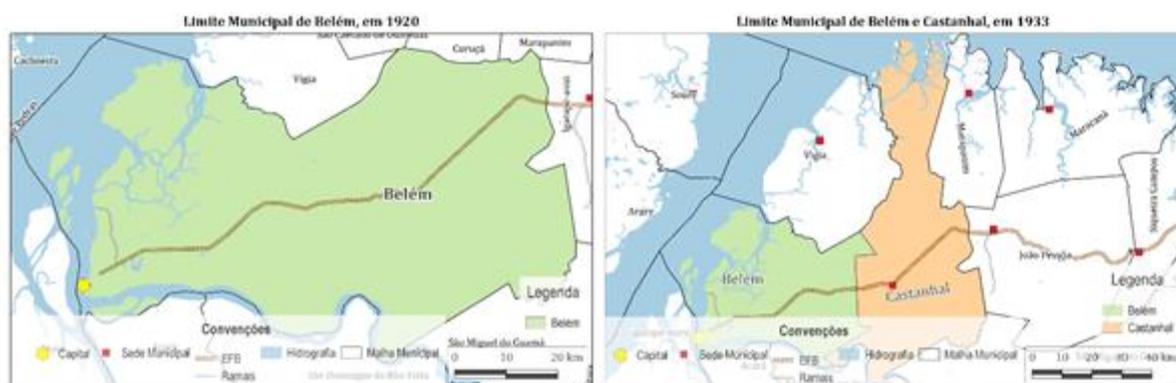
As pesquisas acima mencionadas vinculam-se aos objetivos discutidos nesta tese e são componentes importantes de um constructo de dados, informações, e análises submetidas às críticas, desvelando ao longo do processo estratégias praticadas pelos agentes transportadores e o poder público, se preferir Capital e Estado, expressas na realidade de um sistema de transporte urbano precarizado para atendimento dos interesses de agentes hegemônicos, que se alternam na manutenção de suas territorialidades.

1.3. A Formação do Espaço Metropolitano de Belém e o Sistema de Transportes

A atual configuração do espaço metropolitano de Belém é recente, se seu processo de metropolização e produção do espaço metropolitano, resultando em uma reorganização de seu espaço urbano (TRINDADE JR, 2016; RIBEIRO, 2017, 2018). As rupturas territoriais ocorridas no recorte originário de Belém ocorreram ao longo do século XX, e marcam um primeiro movimento que encontra a metrópole a partir das fragmentações territoriais. Entender este fenômeno e os processos de fragmentação municipal, permite abarcar a formação das unidades administrativas municipais, e posteriormente melhor compreender o processo de configuração do espaço metropolitano de Belém.

O processo de fragmentação territorial dos municípios paraenses demanda cuidados de ordem técnica as quais foram devidamente consultadas junto as documentações disponíveis no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com a identificação dos códigos municipais, para que, assim, fossem submetidas em operações de geoprocessamento em ambiente computacional. Em 1920, o município de Belém (1501402), possuía aproximadamente 4.603,0 Km², sua extensão territorial ao sul, oeste, e norte já apresentava os contornos atuais; porém no percurso da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) a oeste, limitava-se com Igarapé-Assú (1503200) e São Miguel do Guamá (1507607), (figura 8).

Figura 8: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial (1920 a 1933).



Fonte: Malha Territorial disponibilizada do IBGE (2011); Elaboração Autor – Geocam (2018).

A partir da fundação de Castanhal, em 1932, o município de Belém (1501402), sede 1.980,5 Km² de extensão, equivalente a 43,0% de sua malha territorial. Entretanto, no processo de emancipação de Castanhal (1502400), naquele período houve anexação de 882,5 Km² que de extensão territorial absorvendo por completo o município de Curuçá (código 1599905 em 1920; atualmente 1502905) que foi extinto em 1938.¹¹

Cabe ressaltar que naquele período, o município de Terra Alta (1507961) ainda não havia se emancipado de Curuçá, este processo só veio a ocorrer em 1991¹². Ao longo dos sete anos subsequentes as disputas políticas entre os agentes com territorialidades sob “ameaças” constantes de novas fragmentações como efeito o paulatino processo desmembramento

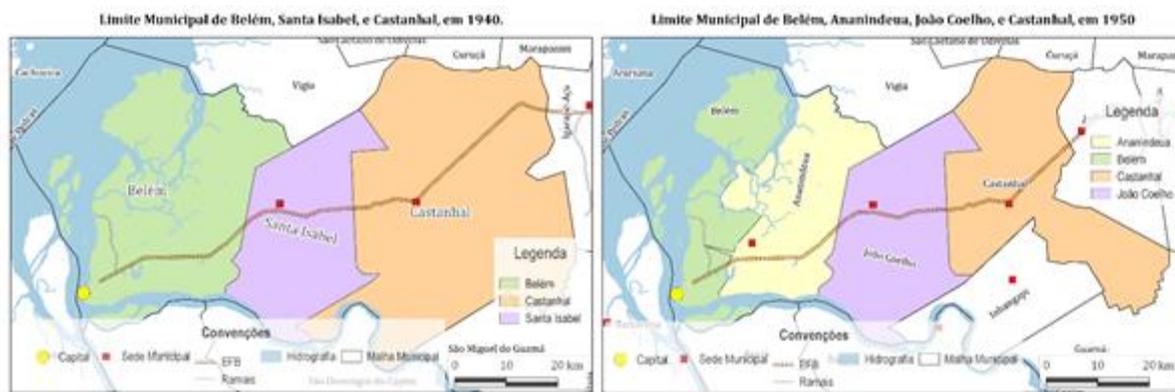
¹¹ Destaca-se que o município de Terra Alta (1507961) ainda não havia se emancipado de Curuçá, este processo ocorre em 1991.

¹² Processo similar ao ocorrido na formação do município de Castanhal (1502400 - permanecendo inalterado desde sua formação), ocorreu na formação do município de Siqueira Campos (1502202 - atual município de Capanema – permanecendo inalterado o código municipal), quando a partir da extinção do município de Quatipuru (antes de ser extinto em 1920 possuía o código 1502202, passado a Siqueira Campos - alterado seu código municipal para 1506112 em sua refundação em 1997) que tinha sua sede municipal nas margens do rio Tracuateua (rio dos Cacos), formou-se um novo município com mudança de sede, agora situada às margens da EFB, com novos vetores de dinamismo econômico, na época.

municipal, que seguiu o contra fluxo da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), ou seja, de Castanhal seguindo em direção a Belém

Em 1940, os processos de emancipações constatados no eixo central da Estrada de Ferro de Bragança, seu curso com nova fragmentação sobre o município de Belém, que perde 794,1 Km² a partir da emancipação de Santa Isabel (1506500). Apesar disso, o município de Castanhal (1502400), já apresentava seu primeiro processo de fragmentação, aparentemente a devolução da área incorporada a partir da “extinção momentânea” de Curuçá (já identificada no código municipal 1502905), conforme a figura 9.

Figura 9: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial (1940 a 1950).



Fonte: Malha Territorial disponibilizada do IBGE (2011); Elaboração Autor – Geocam (2018).

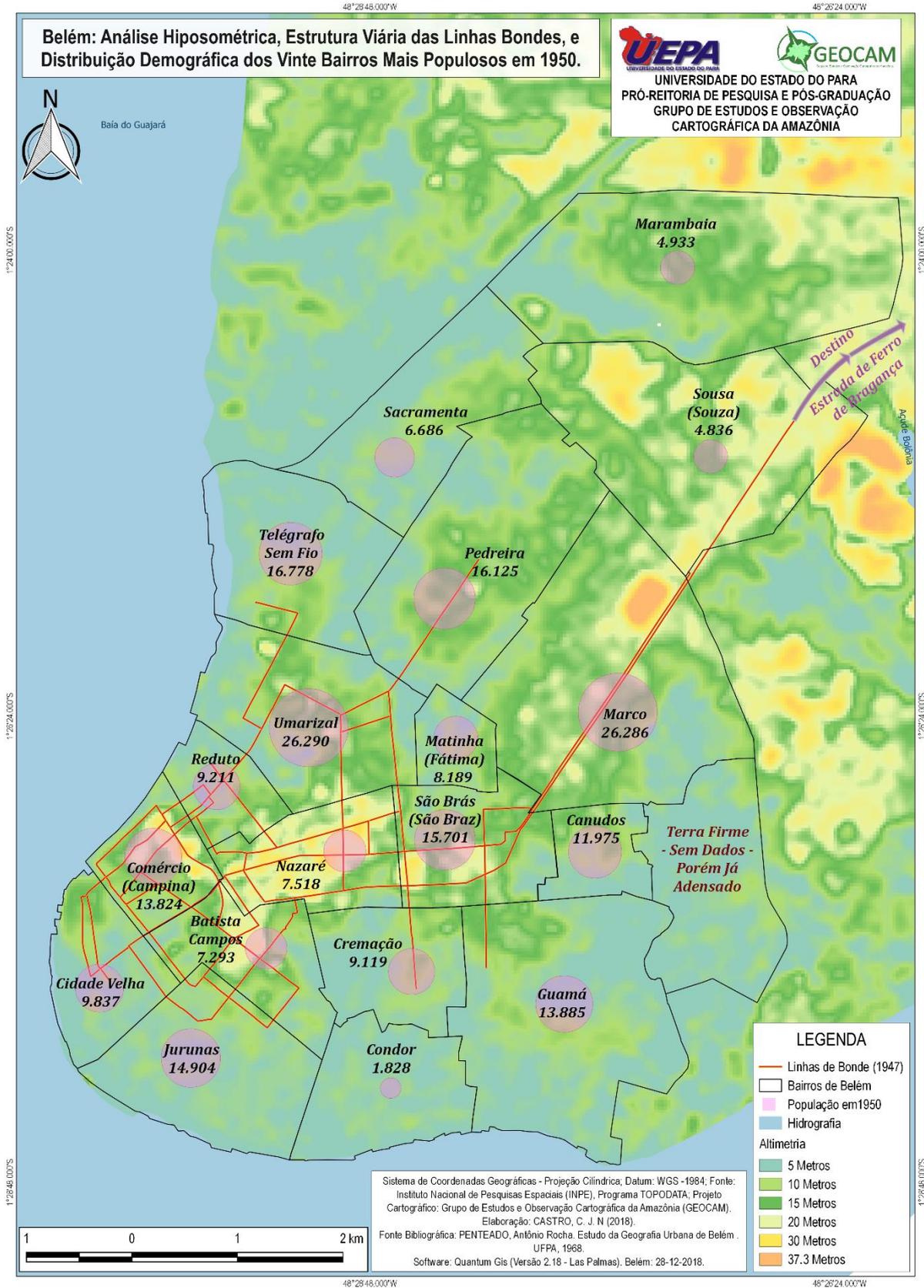
Na metade do século XX, em 1950, o município de Belém (1501402), apresenta novo desmembramento territorial, ao reduzir sua área em 3.512,4 Km² neste cenário a perda chegou a cerca de 4.603,1 Km² entre os anos de 1920 e 1950; Ou seja, o município de Belém apresentou um desmembramento de 70,1% de sua malha territorial em 30 anos. Todavia, quando se observa na configuração territorial de 1950, na área onde hoje situa-se os conjuntos Cidade Nova, Icuí, e Curuçambá, ainda naquele período pertencia aos limites de Belém. O desmembramento de Belém, promovido para a emancipação de Ananindeua (1500800) se efetivou a partir do centro no novo município, nas imediações da Estrada de Ferro de Bragança.

No cenário urbano de Belém, a distribuição populacional encontrava-se confinada nos limites dos bairros da primeira légua patrimonial, Penteadó (1967) ao apresenta os 20 bairros mais populosos de Belém, naquele momento já eram evidentes as diferenciações espaciais entre a formação dos mesmos. Na simulação sobre a população por bairro e

distribuição dos itinerários do transporte com o perfil altimétrico¹³, sendo um elemento importante para compreender o processo de valorização urbana de bairros centrais de Belém, com destaque para Nazaré e Batista Campos, (mapa1).

¹³ As informações catalogadas e descritas pelo autor, somaram-se com elementos do transporte público da época já apresentados em Castro (2015) quando apresenta a disposição das linhas de bondes de Belém, em 1947.

Mapa 1: Belém: análise hipsométrica, estrutura viária das linhas bondes, e distribuição demográfica dos vinte bairros mais populosos em 1950.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; PENTEADO (1968); Elaboração Autor – Geocam (2018).

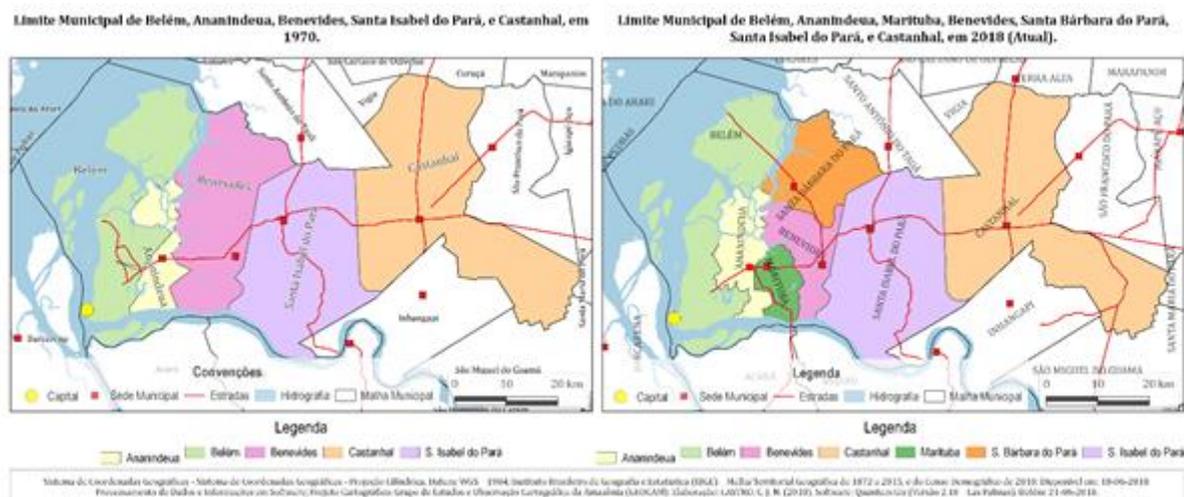
O bairro do Umarizal intermediava e direcionava a população menos favorecida para o Telégrafo Sem Fio e Pedreira, por *continuum* a Sacramento; o bairro de São Brás (São Braz) cumpria papel de destaque no processo de dispersão populacional na metade do século XX, pois por concentrar a estação ferroviária da EFB, ao seu entorno as aglomerações populacionais foram se formando e adensando, ao ponto dos bairros de Canudos possuir 11.975 habitantes; Guamá 13.885 habitantes; Terra Firme mesmo não apresentando os dados populacionais concentravam grandes contingentes em sua formação socioespacial.

O bairro do Marco, é uma evidente excepcionalidade na realidade urbana de Belém, pois teve sua formação planejada a dois quarteirões na margem esquerda da EFB, e um quarteirão da margem direita, onde a partir desses marcos a população de menor poder aquisitivo passou a ocupar áreas não atrativas ao mercado imobiliário.

A partir da segunda metade do século XX, os municípios paraenses apresentaram um verdadeiro “boom” nos processos de emancipações, em que as condições políticas das elites locais fazendo uso das representações que a população possui sobre os espaços de vivência e produção (ROCHA; LIMA, 2009, p. 220). No cenário paraense, os autores apontam que as fases de centralização do poder político, com forte presença do autoritarismo e supressão dos direitos democráticos entre os anos de 1937 e 1945, e no período de 1964 aos fins da década de 1970.

No cenário dos municípios originários de Belém, a partir da segunda metade de 1950, foi em Ananindeua que se deram os demais processos emancipatórios mais expressivos, quando em 1961 tem seu limite territorial partilhado para o surgimento de Benevides, que anexou 565,6Km² do limite de Ananindeua, uma redução que chegou ao percentual de 76,7% da porção territorial, (figuras 10 e 11).

Figura 10: Limite municipal de Belém, e fragmentação territorial na segunda metade do século XX.

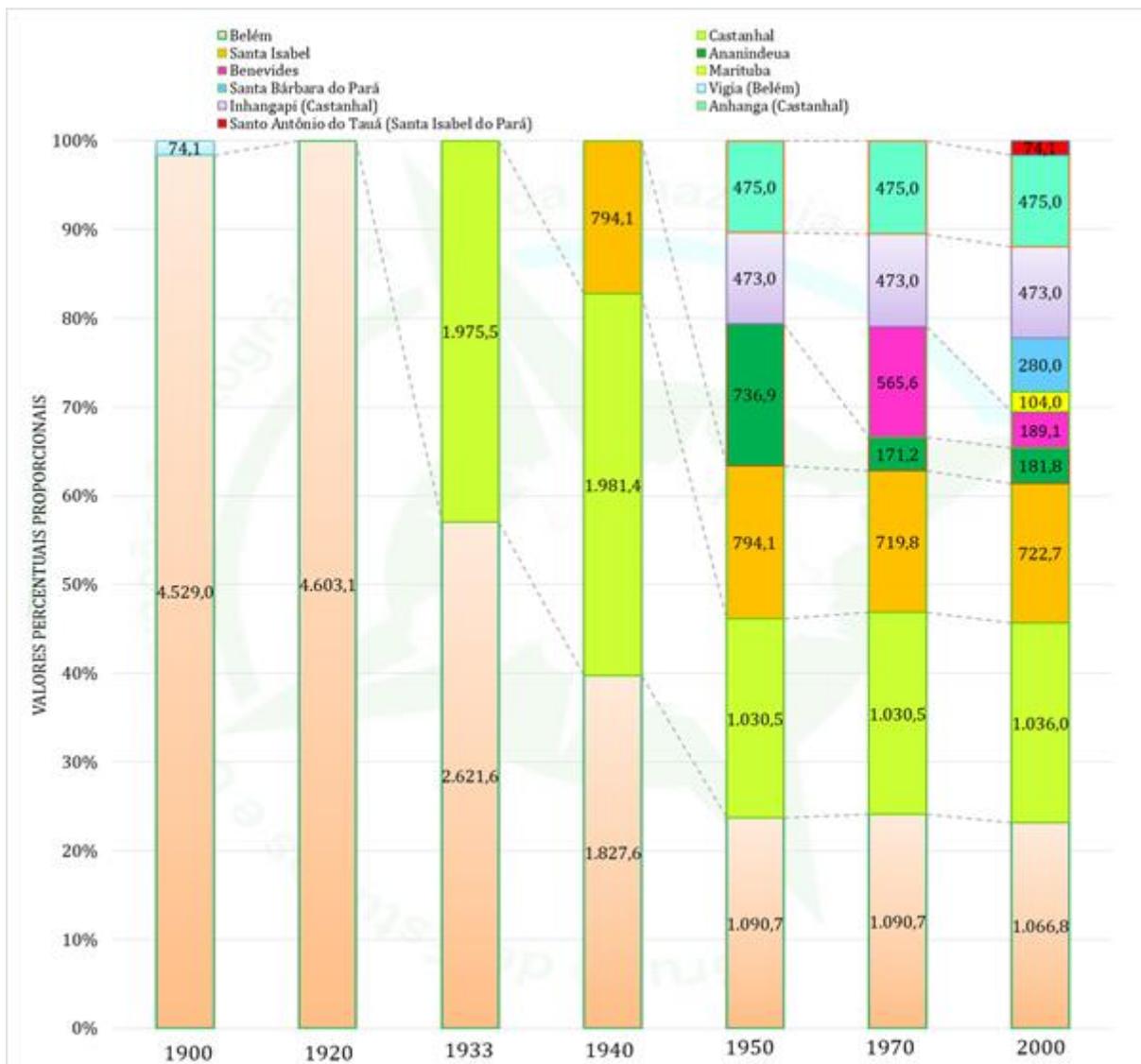


Fonte: Malha Territorial disponibilizada do IBGE (2011); Elaboração Autor – Geocam (2018).

A partir de 1970, os demais processos emancipatórios se encadeiam no município de Benevides (1501501), processos emancipatórios estimulados por grupos políticos visando à incorporação de novos municípios à Região Metropolitana de Belém, visando os benefícios contidos na Lei Complementar nº 14/1973 (estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza). Assim, o município de Benevides perdeu 2/3 de sua porção territorial a partir da consolidação dos processos emancipatórios de Santa Bárbara do Pará (1506351), que anexou 280,0 Km², equivalente a um percentual de 48,8%; e mais recentemente, em 1994 o desmembramento de Marituba (1504422) que anexou 104,0 Km² de Benevides, o equivalente a 18,2% do território anteriormente constituído por Benevides.

O uso de técnicas de geoprocessamento e de bases cartográficas oficiais Sistemas de Informação Geográfica (SIG's), discutidas e orientadas por Câmara; Davis, (2001), e Câmara; Monteiro; Medeiros (2001) enquanto elementos importantes na discussão proposta desta pesquisa, ao longo das análises sobre o processo de fragmentação territorial de Belém, permitiu compreender as configurações postas na expressiva compartimentação das unidades administrativas municipais, sobretudo os municípios que atualmente formam a Área Metropolitana de Belém, (figura 11).

Figura 11: Processo de Fragmentação Territorial do Município de Belém, em Km², no período de 1900 a 2000.



Fonte: Malha Territorial disponibilizada do IBGE (2011), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

Nas primeiras décadas do século XX, o município de Belém reduziu em 76,4% seu limite territorial (equivalente a uma área de 3.462,2 Km²), originando oito novos municípios ao longo do processo¹⁴. A fragmentação teve seu início em 1932, registrada malha territorial de 1933 que encontra-se a maior perda da área territorial de Belém, com redução de 43% seu limite reduziu em 1.975,5 Km² com a criação do município de Castanhal, como dito anteriormente o dinamismo da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) foi vetor, a partir da circulação de pessoas, por intermédio da ampliação do transporte ferroviário e a formação de estruturas produzidas

¹⁴ Contendo devolução de áreas residuais antes pertencentes ao município de Vigia de Nazaré (1508209) em 1900, e com o também processo de fragmentação daquele município a área de 74,1 Km², passou a jurisdição de Santo Antônio do Tauá (1507003).

para a formação urbana das cidades configurando, em grande medida, os municípios da atual Região Metropolitana de Belém (RMB).

A presença marcante da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) na primeira metade do século XX, estimula os processos emancipatórios momento pelo qual já haviam constituídos os municípios de Belém, Castanhal, Santa Isabel (João Coelho), e Ananindeua, assumiram papel de destaque no cenário inter-regional no espaço da circulação (ROCHA; LIMA, 2009). Os terminais rodoviários implantados ao longo do recente traçado das rodovias definiram os espaços de produção de novos núcleos urbanos, e de reprodução sobre outras estruturas dos núcleos existentes.

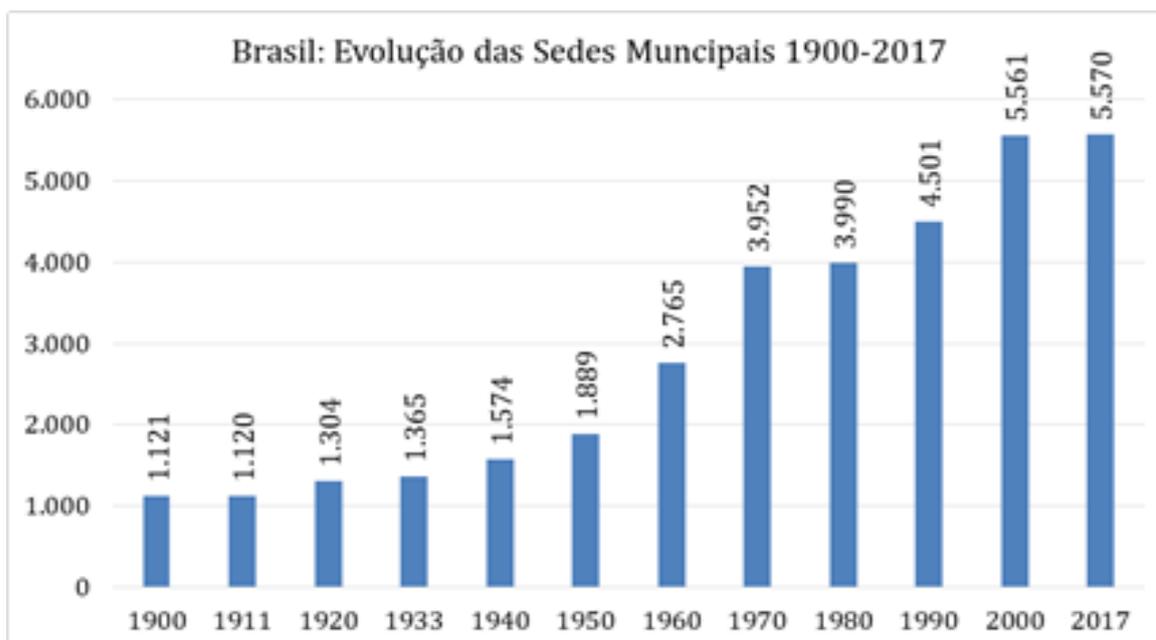
Apesar do processo de fragmentação viabilizarem novas unidades administrativa, estas surgem dependentes ao controle territorial de Belém, em alguns casos resultaram na composição do espaço metropolitano. Considerando o sistema de transporte coletivo urbano principal da metrópole é possível identificar a partir da criação da criação da Região Metropolitana de Belém a formação de grupos ligados ao transporte coletivo de passageiros.

Ao longo deste processo, Belém manteve seu papel de destaque e os municípios de Ananindeua e Castanhal asseguraram sua participação ativa sobre o sistema de transporte rodoviário. Quando as mesmas tiveram o corte das rodovias sobre a estrutura urbana da época, fixando nestes um importante elemento fixo - os terminais, que são geradores de fluxo. Entretanto, ao fim deste primeiro período, quando o processo de implantação deste novo modal, a cidade de Santa Isabel foi margeada pela rodovia federal BR-316 perdendo destaque no espaço de circulação, incidindo na estrutura urbana da mesma, a ausência de um terminal rodoviário expressivo ajuda a compreender o importante papel do sistema de transporte a nível intrarregional.

1.3.1. A Institucionalização das Regiões Metropolitanas Brasileiras

O Brasil pode ser considerado um país de cidades consideradas “jovens”, a maior parte dos núcleos urbanos surgiram no século passado, considerando o malha territorial disponibilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) disponível em, em 1900 o país possuía 1.121 cidades; após alguns processos de fragmentação territorial, tendo sua estrutura fundiária às relações rurais, e no início do processo de industrialização, o país apresentava 1.889 cidades em 1950, (figura 12).

Figura 12: Evolução Municipal Brasileira, de 1900 a 2017.



Fonte: IBGE (2017), elaborado pelo Autor (2017).

Na figura 12, nota-se os degraus expressos a partir dos processos emancipatórios nacionais, com crescente expressiva na década de 1960 e 1970 a ampliação de unidades administrativas. Nota-se que entre as décadas de 1970 e 1980 as unidades administrativas se mantêm estáveis, aliás, é nessa década que a política instituída pelo governo federal, com a criação das Regiões Metropolitanas, através da quando em 1973 foram instituídas as 8 primeiras regiões metropolitanas brasileiras, no ano seguinte a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

A urbanização brasileira após o intenso processo fragmentação territorial e a partir de novos vetores de ocupação, com obras de infraestrutura voltadas a atender ao desenvolvimento industrial, o país saltou para 5.561 cidades em 2000. No cenário atual, o país encontra-se praticamente “estagnado” em termos de novas unidades municipais, ao possui em 2017 o total de 5.570 cidades.

No processo de produção do espaço urbano de Belém novos avanços técnicos e investimentos urbanos atuaram diretamente na mudança do modo de vida, extrapolando os limites físicos das cidades (TRINDADE JR, 2016; RIBEIRO, 2018). Todavia, a forma e o conteúdo do processo de metropolização do espaço urbano ganha tonicidade a partir da institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras, sobre este aspecto as sessões se propõem a contribuir para na análise sobre o espaço metropolitano de Belém.

As primeiras regiões metropolitanas foram instituídas no início da década de 1970 - momento em que o país encontra-se sob ordens do Governo Militar - onde através de Lei Complementar n° 14/1973, foram implantadas as oito primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras¹⁵, de acordo com o quadro 1.

Quadro 1: Regiões Metropolitanas Brasileira, municípios e macrorregiões, em 1973.

Macrorregião	Região Metropolitana	Municípios
1 – Norte	1-5- Belém	Belém e Ananindeua.
2 - Nordeste	2-3- Fortaleza	Fortaleza , Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz
	2-6- Recife	Recife , Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata.
	2-9- Salvador	Salvador , Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.
3 - Sudeste	3-1- Belo Horizonte	Belo Horizonte , Betim, Caeté, Contagem, Ibité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano.
	3-5 - São Paulo	São Paulo , Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Jquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.
4 – Sul	4-1- Curitiba	Curitiba , Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova.
	4-3 – Porto Alegre	Porto Alegre , Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.
5 - Centro-Oeste	<i>Não Há em 1973.</i>	<i>Não Há em 1973.</i>

Fonte: Pesquisa documental, lei complementar n° 14/1973 (BRASIL, 1973); Organização Autor – Geocam (2020).

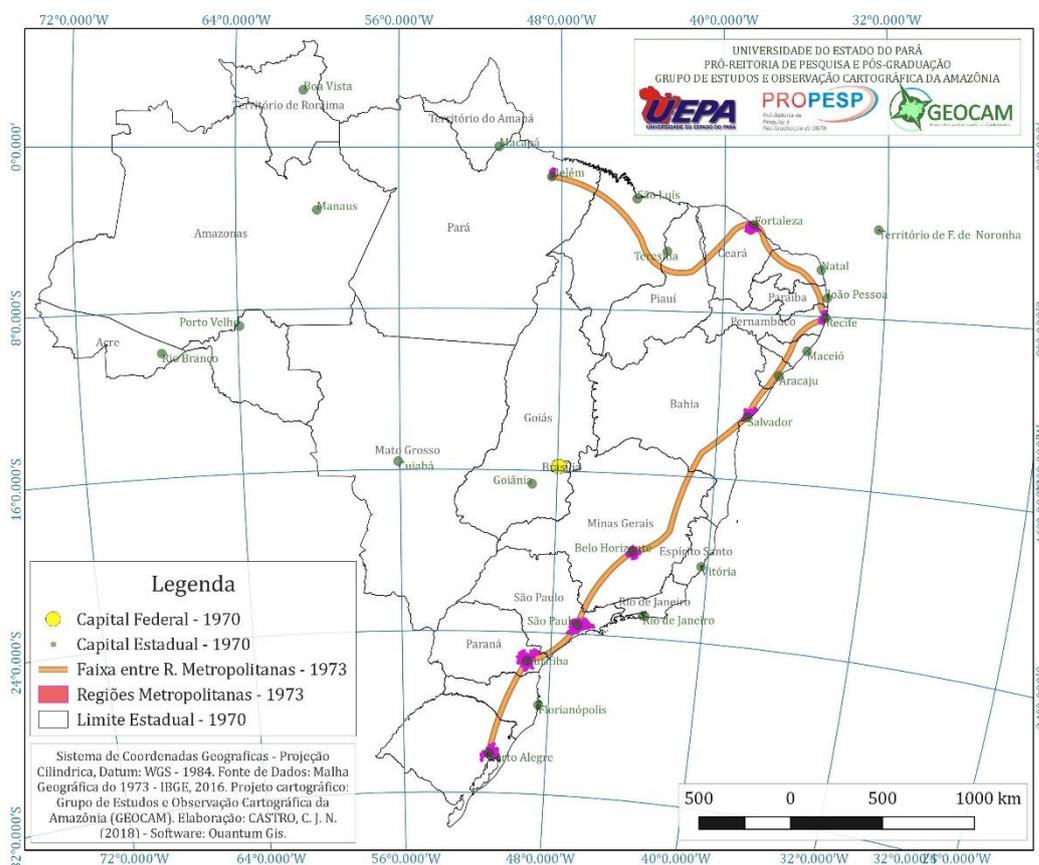
Analisadas sob a perspectiva das macrorregiões brasileiras, a *Sudeste* passou a contar com as regiões metropolitanas de São Paulo, e Belo Horizonte; na *Nordeste* as regiões

¹⁵ Em acordo com o texto publicado em 11/06/1973, assinado pelo então presidente Emílio Garrastazu Médici, com o estabelecimento das regiões metropolitanas formar-se-iam conselhos deliberativos presididos pelos governadores estaduais para a promoção de planos de desenvolvimento integrados e programação de serviços comuns em cada região metropolitana.

metropolitanas de Fortaleza, Recife, e Salvador; na *Sul* as regiões metropolitanas de Curitiba e Porto Alegre; e na *Norte* apenas a região metropolitana de Belém – está constituída por apenas dois municípios – sendo a menor em extensão territorial instituída na referida lei.

Sancionada a Lei Complementar n° 14/1973 incidiu diretamente em 103 dos 3.959 municípios existentes em 1973, equivalente a 2,64% dos municípios brasileiros. No entanto, apesar deste percentual, a princípio ser considerado pequeno; cabe considerar que 8 das 25 capitais brasileiras (exceto o Distrito Federal) estavam subordinadas a uma nova estrutura de planejamento e gestão, e a disposição geográfica destas meandram naquele momento a costa brasileira, (mapa 2).

Mapa 2: Disposição das Regiões Metropolitanas Brasileiras em 1973.



Fonte: Pesquisa documental, LCF n° 14/1973 (BRASIL, 1973); elaborado pelo Autor - Geocam (2018).

A faixa entre regiões metropolitanas brasileiras expressa um modelo de gestão pensado sobre a base geográfica nacional, a qual seu contorno tende a obedecer a franja do litoral brasileiro. Assim, as regiões metropolitanas estariam interligados e voltariam seus planejamentos e suas gestões a fim de cooperarem na adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns de interesse metropolitano (BRASIL, 2015; ULIAN, 2008).

A Lei Complementar nº 14/1973:

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos municípios que integram a região:

I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;

II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;

III - uso do solo metropolitano;

IV - transportes e sistema viário,

V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;

VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal. (LC. 14/73. BRASIL, 1973. p. 2).

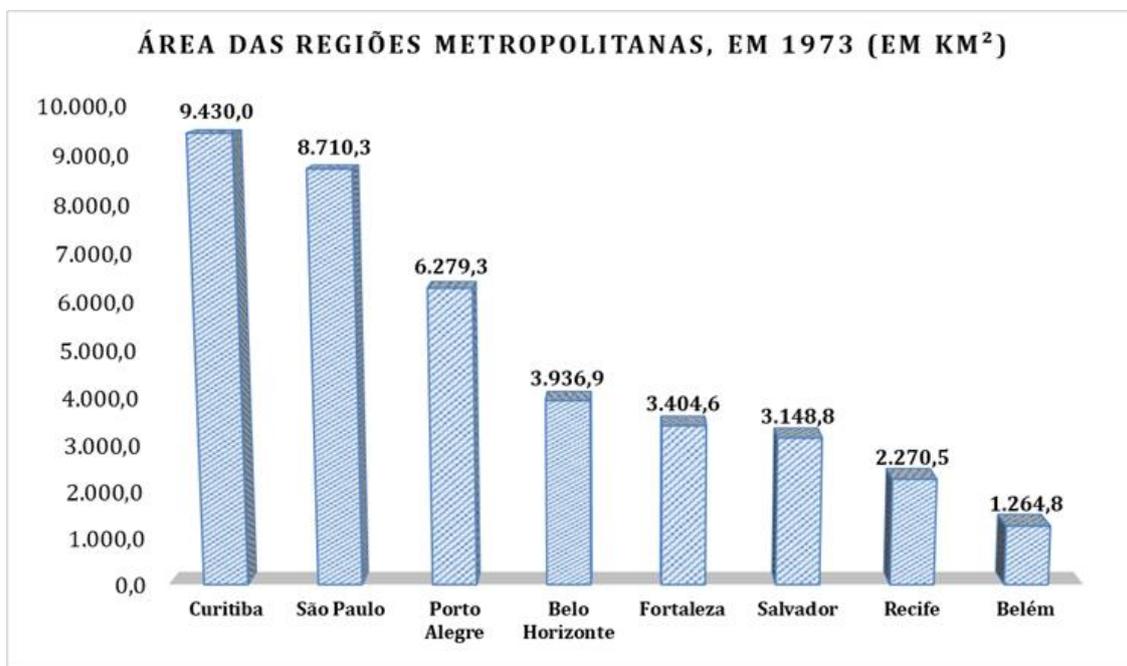
Dentre os parágrafos expostos no Art. 5º da Lei Complementar nº 14/1973, tomaremos com maior tonicidade o III e IV, onde o III - uso do solo metropolitano e apropriado por uma estrutura de análise areal dos fatos postos, e o IV – Transporte e sistema viário, e o objeto central desta pesquisa.

Dispostas no território nacional as regiões metropolitanas foram instituídas sob a perspectiva do nacional desenvolvimentismo, são observadas contiguidades industriais entre os estados de São Paulo e Paraná, descontinuando-se em relação a Florianópolis. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) figurava como as únicas na região sudeste¹⁶. A partir de Salvador até Recife, as capitais Aracaju e Sergipe não foram incorporadas a lei de criação de regiões metropolitanas, o mesmo pode se observar de Recife a Fortaleza com a não inserção em João Pessoa e Natal, ainda seguindo a faixa, de Fortaleza a Belém, as capitais Teresina e São Luís não foram inicialmente inseridas nesse novo modelo de planejamento e gestão.

¹⁶ Durante 1973, a Cidade do Rio de Janeiro era a Capital do Estado da Guanabara, e no limite leste, a cidade de Niterói era a capital do estado do Rio de Janeiro. Em acordo com a *Lei Complementar nº 20 de 01 de julho de 1974*, que dispõe sobre a criação de Estados e Territórios, em seu art. 8º - Art. 8º - Os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara passarão a constituir um único Estado, sob a denominação de Estado do Rio de Janeiro, a partir de 15 de março de 1975. Esta lei foi posta em vigor por ordem do então presidente Ernesto Geisel.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) disponibilizou os limites municipais de 1970, onde a partir dos quais é possível compreender as extensões territorial das regiões metropolitanas brasileiras, (figura 13).

Figura 13: Área, em quilômetro quadrado, das Regiões Metropolitanas Brasileiras em 1973.



Fonte: pesquisa documental, lei complementar n° 14/1973 e processamento de geometria vetorial - elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Nas macrorregiões Sul e Sudeste encontram-se as maiores aglomerações urbanas entre municípios àquela altura São Paulo beneficiava-se pelas indústrias de base, ao passo que que marcadamente como região concentrada, porém com uma indústria diversificada, diferente das indústrias em outras regiões (SANTOS, 2008. p. 45).

Os programas habitacionais sob a tutela do governo estadual direcionados à população pobre para estes assentamentos urbanos, na sequência desmembrou a área de Belém, anexando-a ao município de Ananindeua, neste processo de mobilidade demográfica os dados aferidos no Censo Demográfico de 1970, não permite a exatidão necessária do número de residentes, abrindo lacuna para alterações no critério demográfico que exigia o mínimo de 800.000 habitantes para a formação de uma Região Metropolitana.

Para Rodrigues (1998) os municípios de Belém e Ananindeua juntos contabilizaram 665.651 habitantes na época, é que esse episódio mostrou a força política da época de resguardar uma participação regional da Amazônia na política metropolitana nacional (p.107).

Acreditamos assim, que compreender o processo de fragmentação do território originário de Belém, viabiliza a compreensão de caminhos analíticos para o entendimento da ineficiência de políticas públicas, pensadas pelos gestores no contexto metropolitano.

A Região Metropolitana de Belém (RMB), constituída naquele momento apenas pelos municípios de Belém e Ananindeua, foi implantada com uma área de 1.264,8 Km² extensão, participando com 3,29% dentre as demais áreas metropolitanas brasileiras. A metropolização de Belém teve seu início ainda nos anos de 1960, contudo no processo de consolidação a mesma passou a absorver cidades e vilas (ver figuras 10 e 11) no caminho da expansão da malha urbana, caracterizando-a no primeiro momento em sua forma confinada, e a posteriori dada as densidades e o espraiamento caracteriza-se enquanto forma dispersa (TRINDADE JR, 2016).

Em tela considera-se que o processo de metropolização de Belém apresenta suas peculiaridades geográficas do ponto de vista físico, destarte para Ribeiro (2018) Região Metropolitana apresenta esvaziamento em seu conteúdo, o que gera imprecisão dada as incoerências nas legislações que as institucionalizaram, dada a fragilidade a opção pelos termos aglomeração metropolitana, enquanto equivalência a área metropolitana.

1.3.2. A dispersão do espaço metropolitano de Belém

Algumas palavras iniciais são importantes para compreender os principais elementos atribuídos no processo de formação e configuração urbana de Belém. Os esforços de Trindade Jr (2016) apontam para a primeira fase no processo de 1616 a 1655, marcada pela espontaneidade do traçado inicial - a fortificação militar constitui-se como ponto central no traçado urbano - buscando assim, evitar áreas suscetíveis a alagamentos ou mesmo áreas alagáveis; na segunda fase, 1655 a 1750, ocorre expansão a partir do processo de apropriação de terras elevadas, num processo de transposição dos cursos d'água e de áreas declives e alagáveis, neste momento consolidam-se os bairros Cidade (Cidade Velha, enquanto núcleo original) e Campina (enquanto resultado da expansão recente).

Para Trindade Jr (2016) ainda naquele período a segregação socioespacial era elemento expressivo na formação urbana devida à projeção ser voltada para os arruamentos e concepções de fortes e conventos. Os edifícios religiosos são expressão espacial da acumulação de riquezas, que marcadamente foram configurados na região central de Belém (adiante o papel de destaque dos empreendimentos religiosos será representado em sua espacialidade (ver mapa 4, quadro 2, e figuras 16 e 18).

No período de 1750 a 1778, o crescimento econômico inicia o delineamento, incluindo no fortalecimento político e administrativo da cidade, momento pelo qual ocorre maior diferenciação com heterogeneidade entre as edificações que voltaram-se às demandas de segmentos privados em detrimento dos espaços públicos; também é neste momento que os primeiros problemas higiênicos sanitários são percebidos nas proximidades dos cursos d'água tomados pela urbanidade.

Entre os anos de 1778 e 1850, o processo de formação e configuração urbana de Belém, é marcado pelo declínio econômico, sobretudo pela queda de demanda dos produtos regionais a serem exportados para o mercado europeu, motivo pelo qual há uma redução no ritmo de crescimento urbano, em paralelo à precariedade nos serviços, e no abastecimento de água dispunham como problemas presentes na realidade urbana.

Neste sentido, Trindade Jr (2016) data a atuação do Estado em obras de intervenção no espaço urbano, tais como o ensecamento do Piri aproveitando à mão-de-obra ociosa pelo declínio nas exportações. A infraestrutura do ensacamento do Piri permitiu à integração física dos bairros Cidade e Campina na frente da cidade, tendo em vista a forte relação com os rios como principal meio de conexão na rede econômica à qual Belém encontrava-se. Decerto, e corroborando com o autor, daquela entende-se surgir o embrião da segregação socioespacial¹⁷.

O período de 1850 a 1920, que marca a quinta fase no processo de urbanização, o crescimento demográfico e uma expansão urbana significativa contrastam com investimentos em rede de eletrificação, em amplitude ao processo sociotécnico de eletrificação na Amazônia, em Lemos (2007) verifica-se com clareza os investimentos no sistema viário e a inserção dos bondes elétricos (em substituição aos bondes movidos a tração animal). Trindade Jr (2016) destaca arruamentos, cais, abastecimento de água, regulação dos transportes coletivos e uma gama de serviços de públicos passaram a compor a realidade de Belém, dotando a mesma em reforço ao seu papel de centralidade. Estes melhoramentos urbanos nos bairros centrais elevaram a projeção e à expansão urbana para os bairros Marco e Pedreira, e para além das áreas elevadas, alcançando áreas alagáveis (ver figura 18).

Entre os anos de 1920 e 1960, datado por Trindade Jr (2016) último período antes do processo de metropolização de Belém, é marcado pelo aumento populacional redução das áreas

¹⁷ No anos mais recentes, pesquisas apontam que obras de intervenção em cursos d'água também apresentam à linha tênue da intervenção urbanística entre o progresso e a segregação socioespacial (ABELÉM, 1989).

extrativistas, muito em função da exploração de madeira, seja para o transporte ferroviário, seja para consolidação de setores da indústria. Lemos (2007) destaca o declínio no transporte urbano devido a ampliação da rede de distribuição de energias nas casas do centro de Belém, e a não possibilidade de oferta regular a esses dois distintos segmentos causando interrupções no fornecimento.

Trindade Jr (2016) caracteriza o momento como forte segregação socioespacial, novos investimentos em equipamento urbano agora em direção aos bairros Comércio e Nazaré, que aliás, este passará à ser o embrião da verticalização na área central do Centro de Belém. Neste momento, tem início a ocupação sistemática das áreas de baixada, com média de 5 metros de altimetria, como medida mitigadora o cinturão institucional - resultante da Segunda Guerra Mundial - cumpre sua função ao não permitir a ocupação para além da Primeira Léguas Patrimonial mesmo que em áreas alagáveis.

A partir de 1960 a 1997 (de acordo com o período de análise) Trindade Jr (2016) afirma que o processo de formação e configuração urbana de Belém, é marcado pelo forte movimento de êxodo rural, seja pela facilidade de acesso das rodovias federais integrantes seja pelos rios que integram a rede de relações econômicas com a metrópole, esta migração eleva as atividades do baixo terciário; desta forma a acentuação da pobreza torna-se mais evidente, e fenômenos como favelização nas áreas de baixada passam a comportar maior número de pessoas nas áreas de baixada, muito em função da contenção do cinturão institucional. As obras de drenagem, saneamento e urbanização em áreas de baixadas próximas ao centro foram encaminhadas pelo Estado acompanhadas do grande movimento de remanejamento populacional.

Abelém (1989) destaca:

A intervenção do Estado no beneficiamento e urbanização das áreas alagadas, dando origem à um programa de renovação urbana, que uma primeira impressão vem atender aos interesses da população pobre que aí mora, sem ferir aos interesses políticos da classe dominante, ao contrário, colaborando para a permanência de sua hegemonia, e dá conta das contradições existentes no decorrer do processo de planejamento.

O planejamento é encarado como intervenção do sistema político sobre o econômico, intervenção está dependente das instituições administrativas e políticas investidas de autoridade (ABELÉM, 1989. p. 17).

No processo de intervenção recente no espaço urbano de Belém, a população passou a ser remanejada para espaços distantes, para além da primeira léguas patrimonial. Constituindo inicialmente o movimento para os Conjuntos Habitacional da Cidade Nova, no início dos anos 1970 (RODRIGUES, 1998).

Aliás, Rodrigues (1998) também apresenta o processo de segregação dos conjuntos Cidade Nova, como espelho da segregação social orientada e imposta por Belém, ela apresentou indícios deste processo de fragmentação territorial de Belém; os Conjuntos Cidade Nova, e os bairros do entorno até 1970 pertenciam a Belém, e que nos anos seguintes passaram a compor os limites de Ananindeua, sob este aspecto, a hipótese que sustentamos, é que: no cenário das políticas nacionais, com a criação das Regiões Metropolitanas Brasileiras, onde Belém, atendia a alguns requisitos como: ter dimensões demográficas; condição de Capital Estadual; existência de áreas conurbadas.

Belém, apresentou uma conformação espacial diferenciada entre os demais grandes centros metropolitanos brasileiros, para Trindade Jr (2016, p.132) “*o padrão de segregação de Belém se assemelhou em muito àqueles verificados em cidades de porte médio, ou ainda aqueles verificados na cidade pré-industrial*”. Onde a elite segrega-se nas proximidades do centro, e as camadas populares na periferia, nessa perspectiva padrão de segregação na década de 1990 possui feições com a cidade pré-industrial.

Na esfera do capital industrial Trindade Jr (2016) aponta que frações do setor de edificações da indústria da construção atua na produção imobiliária, articulando um novo circuito financeiro sob o patrocínio inicial do Estado. Desta forma, na dinâmica econômica teve efeito direto na dispersão dos assentamentos em direção as áreas do subúrbio metropolitano paripassu à verticalização das áreas centrais. Ambos os processos atuam na constituição do processo de valorização seletiva, tendo na desconcentração elementos necessários para a compreensão da metrópole belenense na Amazônia.

Ribeiro (2018) quando aborda a dispersão para além da Região Metropolitana de Belém, ressalta que:

Um processo de dispersão das características metropolitanas acabou constituindo um espaço cada vez mais extenso e integrado. A instituição da Região Metropolitana de Belém tenta dar conta dessa realidade, porém, como em praticamente todo o Brasil, a sua delimitação é muito carente de fundamentos e envolta de uma diversidade de questões, que muitas vezes não privilegiam o reconhecimento da real ocorrência do fenômeno metropolitano (RIBEIRO, 2018, p. 134).

Em meio a dispersão das características metropolitana estendida a partir da dispersão e integração em intensidade e espraiamento dos fluxos, o autor retoma o debate caracterizando os novos espaços de assentamento:

Os novos espaços de assentamento eram fortemente marcados pelo conteúdo de periferia urbana e, assim, o processo de metropolização de Belém em muito se confunde com um processo de produção de espaços periféricos, que, de início,

funcionavam como ‘cidades dormitórios’, isto é, como locais de residência de população de baixa renda, que ao trabalhar na área central de Belém necessitava realizar um movimento diário entre o local de trabalho e o de moradia.

Naquele momento Ribeiro (2018) ao analisar o conteúdo metropolitano das cidades institucionalizadas na Região Metropolitana de Belém (RMB), considera a evidência de Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides, questionando assim, o conteúdo de Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal. A abordagem sobre as interações espaciais apresenta equivalência ao estudo aqui proposto, no entanto é questionável o recorte utilizado pela não inserção de Santa Bárbara do Pará, e o papel desempenhado pela mesma no processo de dispersão recente da periferia urbana.

Entrementes, através dos transportes o papel desempenhado por Santa Bárbara do Pará expressa a face da multidirecionalidade que também, se insere ao novo papel atribuído ao conteúdo do Distrito Administrativo de Mosqueiro no processo de metropolização de Belém. Quando se analisa o transporte coletivo urbano e sua estruturação, mesmo que precária, verifica-se uma continuidade ao circuito principal de transportes regulado, motivo pelo qual os agentes transportadores de Belém buscam assegurar as interações espaciais com Santa Bárbara do Pará.

Quanto aos deslocamentos em razão de estudos, acredita-se que estes seguem a concentração de unidades escolares às margens da rodovia federal, porém, com forte concentração em Ananindeua, e Marituba. No que trata dos deslocamentos motivados em função de trabalho predominantemente para as indústrias, fábricas, centro logístico das transportadoras, e o comércio, atrelado a estes que deslocados de Belém passam a ocupar vastos terrenos no eixo da rodovia BR-316, nos municípios de Ananindeua, Marituba e Benevides, o que reduz consideravelmente sua interação com a metrópole, dada as características particulares da região metropolitana amazônica.

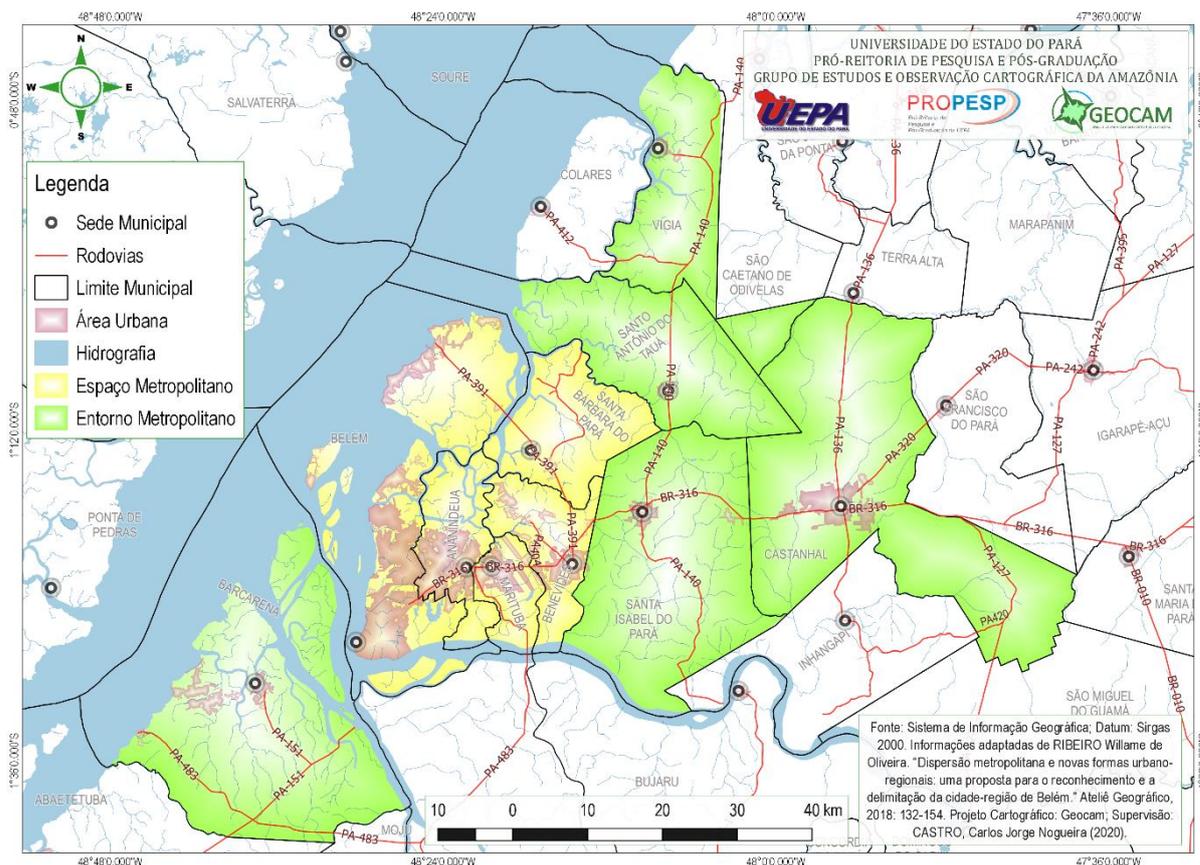
No debate proposto por Ribeiro (2018) as relações da metrópole Belém e seu espaço metropolitano ao qual abrangem os municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides. Acrescentamos o município de Santa Bárbara do Pará ao espaço metropolitano por considerar formas precárias de interações espaciais revelado pelos meios de transporte que auxiliam na compreensão da reprodução das relações centro-periferia, mesmo que este não seja o centro hegemônico. Os agentes transportadores, atuantes no transporte coletivo urbano a partir de linhas originárias de Santa Bárbara do Pará, não demonstram claros interesses em operarem nas linhas cujo itinerários adentrem no espaço urbano do centro principal da metrópole, o giro de

capital auferido nos subcentros Entroncamento (Castanheira, em Belém) e bairro Centro de Ananindeua garantem e asseguram a lucratividade operacional. Entretanto, a precariedade acompanham os circuitos de transporte alternativos por ônibus e miniônibus que se ramificam a partir de Marituba, Benevides.

A inserção de Santa Bárbara do Pará a partir da dinâmica recente que acanhadamente a insere nas relações do espaço metropolitano de Belém, acredita-se ser a diferenciação de um dos princípios utilizados pelos agentes espaciais. Assim, quanto às interações espaciais definidas por Ribeiro (2018) em que apresenta dois espaços que articulam na cidade-região de Belém, o espaço metropolitano e o entorno metropolitano, o principal critério que os diferenciam encontra-se na densidade das interações no meio técnico-científico-informacional e os conteúdos da globalização.

Ao analisar a geração de fluxos a partir da ampliação da demanda por transportes, à medida que o uso do solo urbano expande, observa-se importantes componentes relativos à dispersão e aos fenômenos relacionados aos deslocamentos da população, os quais ocorrem sobretudo em função de trabalho, emprego, e educação. Estes deslocamentos quando originários de extremidades do espaço metropolitano de Belém, apresentam maiores elementos da precarização nos deslocamentos quando há intensidade das viagens para os espaços centrais da metrópole. Assim, é possível atestar que o espaço metropolitano anteriormente apontado Ribeiro (2018), rapidamente foi ampliado no processo de dinamização de suas relações, absorvendo a partir da densidade das redes de transportes conjugada a novos espaços para moradia em processo de consolidação, é possível atestar que Santa Bárbara do Pará encontra-se melhor disposta no espaço metropolitano de Belém, os recentes empreendimentos imobiliários voltados à moradia popular tende a cumprir o processo de dispersão da pobreza urbana de Belém em curso a partir de assentamentos precários na ilha do Mosqueiro (mapa 3).

Mapa 3: Cidade-região de Belém, no espaço metropolitano e entorno metropolitano, 2020.



Fonte: Adaptado de Ribeiro (2018, p.150), elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

Nesta pesquisa, a análise será desenvolvida no recorte a partir do espaço metropolitano composto por Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará. Quanto aos municípios do entorno metropolitano, duas cidades destacam-se na articulação com a cidade-região de Belém, a primeira delas é Castanhal por seu um sub-centro regional A, esta é a principal cidade da rede urbana do nordeste paraense com uma densa geração de fluxos (RIBEIRO, 2015, 2018); e Barcarena que do ponto de vista da densidade de transportes somados os modais rodoviários, fluvial e rodo-fluvial apresenta elementos que sinaliza sua inserção no espaço metropolitano de Belém. São observados aumento na demanda de viagens motivadas por trabalho e por ensino. As fábricas e indústrias instaladas em Barcarena ainda garantem o custeio do transporte de fretamento aos seus trabalhadores, no entanto considerando a literatura em transportes à medida que a rede se adensa, o Estado assume a gerência e a garantia do transporte tornando-se público.

A proposição deste capítulo constitui na revisão teórica do pensamento lefebvriano. A abordagem minuciosa acerca das mudanças tecnológicas e da matriz energética da planta

industrial de produção de ônibus e caminhões. Além, do resgate histórico e geográfico do desenvolvimento socioespacial urbano de Belém e dos demais municípios do espaço metropolitano de Belém. A problematização do debate inicialmente foi pautada no processo de metropolização do espaço urbano, contextualizando a expressão regional de Belém, enquanto conjunto de correlações de forças políticas, econômicas e sociais que motivam, produzem e articulam o espaço urbano regulando os efeitos do processo de desigualdade socioespacial. Assim, as transformações no conteúdo da aldeia foram acrescidas de transformações no conteúdo socioespacial tendo nos meios de transportes a condição *sine qua non* nas transições da cidade política, comercial, industrial, o que Lefebvre (1999) identifica como zona crítica, envolvendo o processo de metropolização do espaço.

O papel desempenhado pelo Estado é decisivo nos processos de tomadas de decisão do desenvolvimento social, as mudanças orquestradas pelos agentes capitalistas têm no Estado o fiador das relações sociais contidas no espaço-tempo, há produção de territórios e territorialidades entre agentes predominantes e predominados. Ao longo do processo de urbanização brasileira, os avanços e retrocessos na estruturação das cidades foram garantidos pelos agentes transportadores na mobilização de processos migratórios que permitiram o adensamento urbano. Desta forma, o processo de fragmentação territorial originário do município de Belém, a partir do limite oficial de 1900, revela processos importantes para compreender a constituição do espaço metropolitano de Belém, reorientando os caminhos do debate no alicerce dos dezesseis recortes espaciais defendidos nesta tese.

A infraestrutura de transportes apresenta níveis de complexidade que demandam esforços para compreender elementos importantes da matriz de tecnologia e seus reais efeitos quanto à sustentabilidade do transporte público de caráter urbano, que modela e é modelado pelos demais agentes capitalistas, com destaque para o Estado em conjunto com as instituições bancárias as quais atuam no processo de financiamento de habitações urbanas ou estimuladas à conversão do uso urbano. Assim sendo, o propósito estabelecido no primeiro objetivo específico, esteve presente o detalhamento da matriz energética atrelada à produção de ônibus brasileira, acompanhamento das fases de implementação de energia mais eficientes e menos poluentes durante as décadas de 1990, 2000, e 2010, análise do cenário produtivo e de governança ao longo das três décadas.

Ao correlacionar o processo de desenvolvimento urbano articulado pelos agentes locais, incluindo os agentes transportadores com as políticas direcionadas ao setor

automobilístico brasileiro através do Estado, constata-se que a adoção dessas novas tecnologias embarcadas nos veículos ônibus urbano são inseridas com ressalvas pelos empresários frotistas, pois os agentes transportadores atuantes no sistema de transporte público de passageiros do espaço metropolitano de Belém evitam a renovação da frota atuando com capital rodante e realizando operações deficitárias. Tais ocorrências são observadas a partir de áreas periféricas modeladas por décadas, o que garante oferta precarizada do serviço, formação do mercado de transportes e que motiva intensas disputas territoriais presentes no espaço metropolitano.

No capítulo segundo: *O Transporte e seu Papel na Estruturação do Espaço Metropolitano de Belém: o Núcleo Metropolitano*, o debate segue a análise sobre a atuação do transporte público na estruturação do espaço urbano, levando em consideração o papel de destaque do núcleo metropolitano. A pesquisa parte da formação de Belém, investiga o processo de formação de novos espaços de ocupação no processo de dispersão da pobreza em espaços não privilegiados econômica e socialmente, característicos das áreas de relevo de baixas cotas altimétricas delimitadas pelos distritos administrativos contidos no Plano Diretor Urbano de Belém (PMB, 1994).

Os processos geográficos e históricos ocorridos nos distritos administrativos indicam a existência de dois fenômenos: o primeiro no processo de formação da periferia urbana de Belém; e o segundo admite o transporte público enquanto elemento necessário para a efetivação deste processo, neste percurso encontram-se os fios condutores da formação da questão dos transportes entre as empresas permissionárias do serviço, contendo ainda elementos presentes nos ajustes operacionais a partir do Estado, enquanto agente interessado na quebra de monopólios formados pelos agentes transportadores.

2. O TRANSPORTE E SEU PAPEL NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM: O NÚCLEO METROPOLITANO

O presente texto apresenta a estruturação dos agentes transportadores de Belém, enquanto agentes pioneiros atuantes no mercado de transporte frente ao processo de reestruturação e requalificação de vias, face às transformações no espaço metropolitano de Belém.

A proposta deste capítulo consiste em apresentar os elementos centrais da formação socioespacial do espaço metropolitano de Belém, a partir da formação do núcleo central e os processos originários desta na configuração de áreas periféricas - inicialmente no entorno - e na formação de novos centros de dinamismo socioespacial e estruturação da rede de comércio e de serviços. Paripassu os agentes transportadores do sistema de transporte público de passageiros urbano atuam à medida que estes processos socioespaciais se estabelecem no espaço metropolitano. Em sincronia, o Estado garante elementos que reforçam as relações de reprodução nos espaços centrais dotando-o com infraestrutura e equipamentos urbanos, dentre estes, a superoferta do serviço de transporte público no centro custeada a partir dos deslocamentos da população residente nas áreas periféricas, o qual continua a ser a essência do papel desempenhado pelo sistema de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém.

Dessa forma, a formação do espaço metropolitano de Belém, tem nos distritos administrativos processos iniciais que auxiliam no entendimento destes. A dotação de infraestruturas como portos, mercados, feiras, igrejas e etc. compõem os equipamentos urbanos necessários para a atração das linhas de ônibus do sistema de transporte público de passageiros. Neste sentido, o recorte espacial e argumentativo deste capítulo, a adoção dos distritos administrativos de Belém, instituídos na lei nº 7.682/1994 (PMB, 1994) que estabelece os oito recortes territoriais, estes recortes foram sequenciados a partir dos distritos do norte ao sul do município; e por este motivo, passaram por ajustes com o propósito de seguir o processo de formação da cidade de Belém. Tais elementos são importantes para alcançar o fio condutor na relação existente entre o sistema de transporte público de passageiros e a dispersão urbana, no espaço metropolitano de Belém.

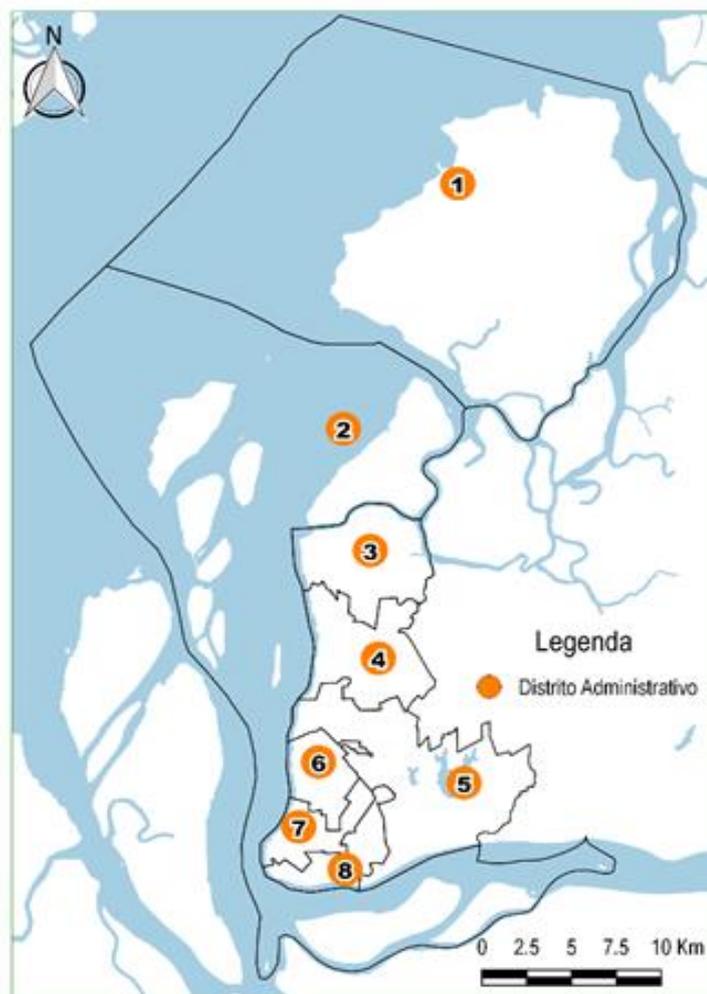
A regionalização administrativa do município de Belém é delimitada a partir da delimitação de seus espaços territoriais compreendidos na *lei n° 7.682, de 05 de janeiro de 1994*. Nesta, a Câmara Municipal de Belém (CMB) estatuiu e sancionou as tratativas do Plano Diretor Urbano de Belém, aprovado sob a *lei n° 7.603, de 13 de janeiro de 1993*.

A delimitação os espaços territoriais originaram os 8 (oito) Distritos Administrativos que constituem no elemento unitário do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Urbana, conforme Prefeitura Municipal de Belém (1994, p.1). A referida lei aprova o Plano Diretor Urbano de Belém, e em seu artigo 312, denomina os Distritos Administrativos:

- I – 1° Distrito Administrativo – Mosqueiro – Damos;
- II – 2° Distrito Administrativo – Outeiro – Daout;
- III – 3° Distrito Administrativo – Icoaraci – Daico;
- IV – 4° Distrito Administrativo – Benguí – Daben;
- V – 5° Distrito Administrativo – Entroncamento – Daent;
- VI – 6° Distrito Administrativo – Sacramenta – Dasac;
- VII – 7° Distrito Administrativo – Belém – Dabel;
- VIII – 8° Distrito Administrativo – Guamá – Dagua;

Os limites destes distritos administrativos, com uso de memorial descritivo, o município de Belém, promove e disciplina a regionalização do sistema municipal de planejamento e gestão urbana. O recorte espacial dos Distritos Administrativos de Belém encontra-se representado cartograficamente – respeitando a ordem apresentada na *lei n° 7.682, de 05 de janeiro de 1994* – conforme a figura 14.

Figura 14: Distribuição Espacial dos Distritos Administrativos de Belém.



Fonte: lei n° 7.682, de 05 de janeiro de 1994 (PMB, 1994), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

A disposição destes recortes, definidos em acordo com o **artigo 3º**, atendendo a alínea *I - relações de integração funcional de natureza econômico-social; e II – Urbanização contínua entre bairros e/ou áreas limítrofes ou que manifeste tendências*. A adoção pelos distritos administrativos de Belém nesta pesquisa, permite melhor compreender os distintos processos que conduziram a formação da cidade de Belém. Contudo, na condução desta pesquisa serão considerados os processos desencadeados a partir da fundação da cidade, onde a abordagem dos distritos obedecerá a seguinte ordem: Dabel, Dagua, Dasac, Daent, Daben, Daico, Daout, e Damos (PMB, 1994).

Estabelecidos os recortes espaciais de Belém, o conjunto de informações disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) compõe a discussão acerca do processo de constituição das infraestruturas urbanas, a partir do registro de número

de Domicílios Particulares e Coletivos (V 001), Domicílios Permanentes Ocupados (V 003), com o cálculo percentual dos domicílios efetivamente ocupados permanentemente, e Pessoas Residentes (V 014); estes dados se encontravam computados em planilhas do censo demográfico de 2010.

A adoção destes valores permitiu identificar a Média de População Residente em Domicílios Permanentes Ocupados ($Média = V\ 014 \div V\ 003$) por distrito administrativo a partir da simulação realizada sobre os dados. Ainda assim, as informações disponibilizadas em planilhas foram abotoadas a malha de camada vetorial dos setores censitários, e posteriormente submetidas a operações de geoprocessamento com os devidos recortes dos Distritos Administrativos, viabilizando cálculos precisos sobre a área urbana, e a partir de então alcançar a média de habitantes por área, em quilômetro quadrado (Km²), conforme a tabela 1.

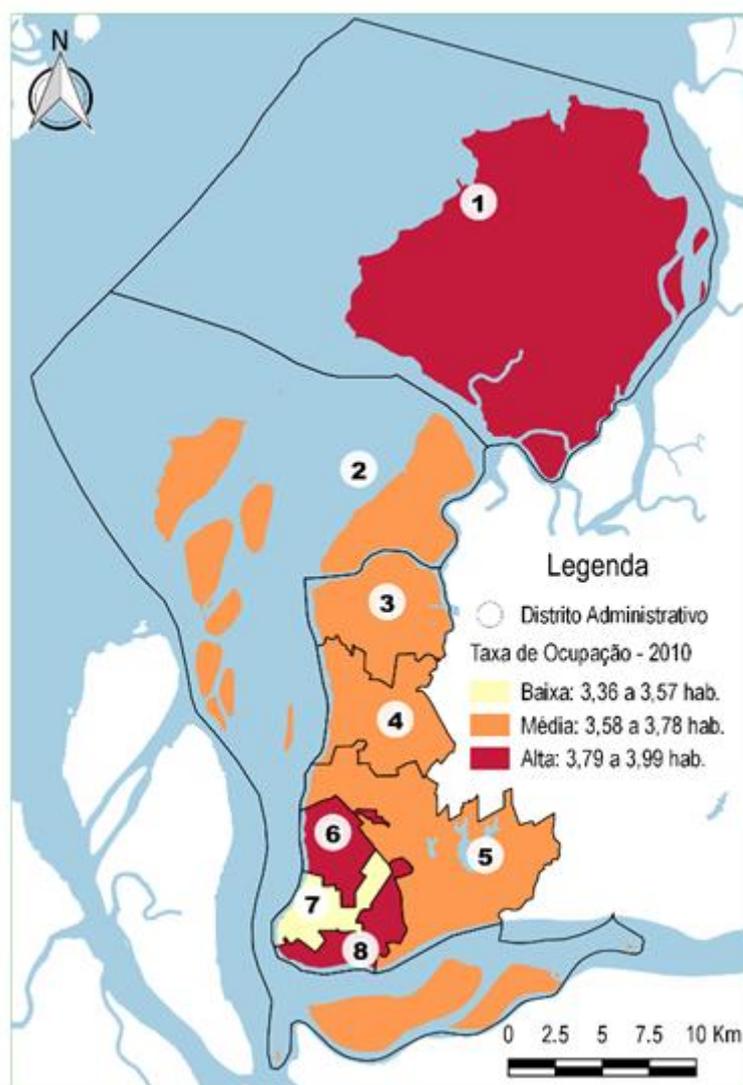
Tabela 1: Distribuição de Residências, População, e Média de Habitantes por Área nos Distritos Administrativos de Belém.

Mun.	IBGE - Dados Disponibilizados no Censo Demográfico 2010					Média $\frac{V\ 014}{V\ 003}$	Geocam Área (km ²) Urbana Vetorizada	Resultados Média de Habitantes por Área (Km ²)
	Distrito	V 001	V 003	% Domic. Perm. Ocupados	V 014			
Belém	DABEL	49.777	42.963	86,3	144.948	3,37	13,7	10.580,14
	DAGUA	94.282	85.722	90,9	342.742	3,99	14,5	23.637,37
	DASAC	72.646	66.175	91,8	256.641	3,88	13,2	19.442,50
	DAENT	38.065	34.313	90,1	126.398	3,68	20,3	6.226,50
	DABEN	84.499	75.946	89,9	284.670	3,75	28,8	9.884,37
	DAICO	49.675	44.614	90,5	167.035	3,74	18,3	9.127,60
	DAOUT	10.198	7.886	77,3	28.645	3,63	11,8	2.427,54
	DAMOS	21.418	8.256	38,5	31.394	3,80	26,5	1.184,68
	Total	***	420.560	365.875	81,9%	1.382.473	3,73	147,10
Observações: V 001: Domicílios Particulares e Coletivos V 003: Domicílios Permanentes Ocupados. Percentual de Domicílios Permanentes Ocupados V 014: Pessoas Residentes. Média $V\ 014 \div V\ 003$: População Residente em Domicílios Permanentes Ocupados. Área Urbana Vetorizada: Delimitação da Área Efetivamente Urbanizada, por Recorte Espacial da Tese.								

Fonte: Resultados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2011), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Os dados disponíveis no censo demográfico de 2010 permitem um diagnóstico dos recortes espaciais de Belém, quando naquele momento foram registrados 420.560 imóveis no município, destes 419.826 com característica de uso permanente, porém somente 365.875 ocupados permanentemente, na mesma edição do censo, foram recenseados 1.382.473 *habitantes*. Destarte, após aplicações de fórmulas matemáticas simples, e a organização uniforme da distribuição dos intervalos em classes; simbolizadas em cartografia temática e fazendo uso da escrita gráfica em ordem e proporção – utilizando os parâmetros cartográficos propostos por Barbosa (1967); Castro, Filho e Voll (2004); Fitz (2008); Castro (2019) - obteve-se a média de pessoas por domicílio distribuídas por distrito administrativo, figura 15.

Figura 15: Taxa de Ocupação por Domicílio em 2010, nos Distritos Administrativo de Belém.



Fonte: Resultados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2011), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

A figura 15, expressa a baixa taxa de ocupação residencial na região central de Belém que pode estar relacionada à definição do papel atribuído a ela, com aumento e concentração de atividades comerciais e diminuição de residências, tendo como abrangência maior o Distrito Administrativo Belém (7), isso se deve à concentração das atividades ligadas ao mercado imobiliário que disciplina e regula e especula as unidades habitacionais nesta área; como contrassenso, os distritos administrativos Sacramenta (6) e Guamá (8) apresentam as maiores taxas de ocupação por domicílios, ambos se constituem como áreas não desejadas pelos agentes do setor imobiliário, principalmente por aspectos físicos ligados a topografia e cursos d'água presentes nos mesmos. Os distritos Entroncamento (5), Benguí (4) Icoaraci (3) e Outeiro (2) se estabeleceram na escala intermediária, com taxa de ocupação variando no intervalo de 3,58 a 3,78 habitantes por domicílios permanentes ocupados.

O distrito administrativo Mosqueiro (1) também apresentou alta taxa de ocupação ao possuir 3,80 habitantes por domicílios permanentes ocupados, esta elevação acompanha o perfil de adensamento nos imóveis apenas dos habitantes da ilha, que após o processo de inserção da linha de ônibus urbana, *970 – Mosqueiro / São Brás*, garantiu a mobilidade e o acesso ao centro da metrópole bem como a permanência destes na Ilha que pertence ao município de Belém. Ressalta-se, de acordo com o Censo 2010, que este distrito possuía 21.354 Domicílios Permanentes, dos quais 13.098 não são ocupados permanentemente, podendo ser entendido como segunda residência, ou residência de fim de semana, conforme a tabela 1.

A aplicação estatística foi devidamente ajustada a malha territorial, inicialmente dos setores censitários (2010), dissolvidas para o recorte dos distritos administrativos de Belém. Neste sentido, pequenos ajustes foram necessários, porém não destoando dos princípios estabelecidos nas fundamentações epistemológicas principais da ciência da Geoinformação, e das etapas de geoprocessamento (CÂMARA, DAVIS; 2001; CÂMARA, MONTEIRO, MEDEIROS, 2001; FITZ, 2008).

Na esteira dos procedimentos adotados, a priori revelam tendências sobre o comportamento dos agentes territoriais estabelecidos nos distritos administrativos de Belém, onde os agentes ligados ao setor imobiliário e dos transportes são reveladas as vias estruturantes das quais o sistema de transporte público de passageiros valoriza por seu fluxo ao mesmo tempo em que este garante sua reprodução no processo de valorização dos espaços, principalmente os centrais de cada distrito administrativo, podendo ser compreendidos inicialmente como sub-centros de dinamismo socioespacial.

A análise sobre a taxa de ocupação permite, juntamente com os limites cartográficos da área urbana, compreender os principais elementos na caracterização dos espaços urbanos com população aglomerada e espaços de aglomeração dispersa. Destarte, quanto mais adensado populacionalmente um bairro maior tende a ser a demanda por infraestrutura viária, e de sobreposição de modais e formas de transportes no espaço urbano. Porém, para o transporte público, o fator socioeconômico é preponderante para garantia da rentabilidade operacional dos agentes transportadores, por ônibus urbano. No centro urbano, a sobreposição de itinerários de ônibus garante a reprodução da população residente enquanto estrutura necessária para o deslocamento da população residente nas áreas dispersas, em que o transporte por ônibus urbano é o principal, mas não único, meio de deslocamento possível de ser acessado a partir das relações tarifárias estabelecidas no consumo do transporte.

Nesta seção, encontram-se processos e movimentos evidentes em Belém, tendo em tela a necessidade aproximação analítica esta pesquisa será conduzida respeitando os limites dos Distritos Administrativos. O elevado número de informações e análises sobre a metrópole belenense, desafia as pesquisas à necessidade de adoção de critérios rígidos, e a partir deste momento serão evidentes a conciliação das informações secundárias, disponibilizadas por órgãos vinculados à geografia, estatística, economia, e geociências, com informações processadas em sucessivas operações de geoprocessamento, estruturadas com análises de campo e registros históricos.

2.1. DABEL - Distrito Administrativo Belém

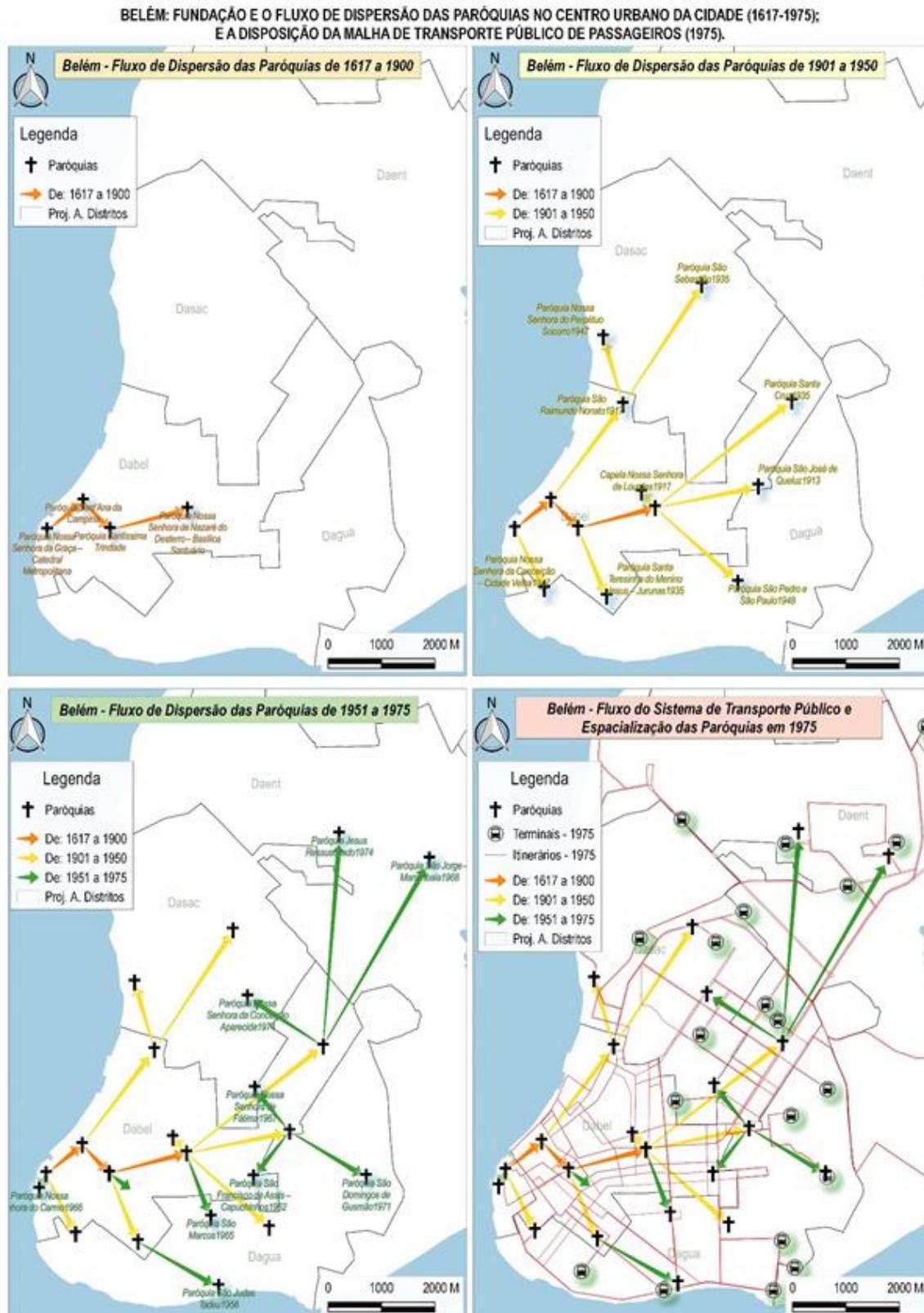
As particularidades identificáveis no processo de formação do espaço urbano de Belém sinalizam para a atuação de dois grandes agentes, a Igreja e a Administração Colonial (o Estado) representado pelas forças militares. A formação socioespacial de Belém esteve intimamente relacionada ao papel definidor desses agentes hegemônicos que se apropriaram das melhores porções de terras, tomando por critério as cotas mais elevadas e estáveis do relevo belenense (CARDOSO ET AL. 2006; TRINDADE JR, 2016). Assim, é possível identificar que no distrito administrativo Belém há o confinamento de serviços especializados, e de órgãos essenciais para o funcionamento do aparelho estatal, apresentando grande fluxo de pessoas advinda de espaços da periferia, em grande medida dos demais distritos administrativos, e dos municípios do entorno metropolitano.

A forma identificada no processo de urbanização dos bairros centrais de Belém, pode ser compreendida à medida que o Estado orienta o processo através do planejamento e políticas públicas, e os interesses dos principais agentes econômicos se efetivam, ampliando a ocupação com a efetivação da população moradora a partir da disposição equipamentos urbanos na cidade, dentre eles os estabelecimentos religiosos situados em áreas estáveis e elevadas, marcam os espaços valorizados da região central da metrópole, conforme a figura 17.

Dentre os agentes do espaço urbano de Belém, Trindade Jr (2016) aponta o papel de destaque da igreja católica no processo de formação da cidade, Mendes (2017) aponta para a dinâmica do comércio em feiras livres nos largos da igreja católica. Recentemente a Diocese de Belém (2019) datou a fundação das igrejas em Belém área metropolitana, coincidindo em certa medida com o recorte adotado nesta pesquisa, contudo foi no processo de espacialização das igrejas que identificam-se dinâmicas no entorno, as vias passaram a articular os espaços da cidade, tendo grande ponto de contato através do transporte público de passageiros. A partir da disposição das paróquias na porção central até 1900; e o processo de penetração ampliou em seis novos estabelecimentos, sobretudo na extremidade do Dagua, e duas novas unidades no Dasac e uma no Dagua. De modo que no ano de 1975, a disposição das paróquias fluiu em direção a bairros periféricos aos quais ampliou em 3 paróquias na Dabel, a expansão para bairros da baixada, as demais foram implantadas 3 no Dagua, 2 no Dasac, e para além da metrópole confinada acrescentando duas paróquias foram implantadas na Daent.

A fundação da cidade de Belém, pode ser compreendida sob a perspectiva da disposição das Paróquias da Igreja Católica, buscando compreender a orientação dos fluxos efetivados nos empreendimentos deste importante agente promotor do espaço urbano, (mapa 4).

Mapa 4: Belém - fundação e o fluxo de dispersão das paróquias no centro urbano da cidade (1617-1975) e a disposição da malha de transporte público de passageiros (1975).



Fonte: consulta ao acervo Digital da Diocese de Belém (2019), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

Analisando disposição das paróquias das Igrejas Católicas em 1975 com a disposição das linhas de ônibus existentes em 1975 constata-se indícios importantes para a compreensão da ocupação espacial de Belém, sobretudo no que trata da cidade confinada (TRINDADE JR, 2016). Ao buscar a data de fundação das paróquias foi possível a compreensão espacial do agente igreja católica e sua inserção nos bairros da primeira légua patrimonial da cidade¹⁸.

Em 1975, o sistema de transporte público de passageiros de Belém operava com 33 linhas de ônibus urbanas, os seus itinerários foram identificados e especializados, naquele momento, todos os itinerários atendiam a uma ou mais igreja situada na área central da cidade. Naquele ano, 18 empresas de ônibus eram responsáveis por 33 itinerários, a média correspondia a 25,8 km percorridos em apenas uma viagem. Os resultados obtidos após sucessivas etapas de processamento, espacialização, e geoprocessamento apontam que em 1975, o sistema de transporte público de passageiros de Belém, percorria 849,8 Km ao somar todos os 33 itinerários, considerando apenas uma viagem de um único veículo de cada linha.

Os itinerários de sobrepunham nas áreas centrais, principalmente no Ver-o-Peso com 19 itinerários (as proximidades da Igreja das Mercês), a Catedral Metropolitana de Belém - Igreja da Sé - possuía 7 itinerários circulando na frente e 10 em sua lateral, a paróquia de Nossa Senhora de Nazaré (Basílica Santuário) era servida por 18 itinerários de ônibus. A igreja da Santíssima Trindade era atendida por 14 linhas de ônibus figurando como os espaços de maior concentração do serviço de transporte público de passageiros na área central da cidade de Belém; destaca-se que na região da Basílica Santuário e da igreja da Santíssima Trindade se localizavam os principais cinemas de Belém.

As paróquias existentes em 1975, encontravam-se servidas do sistema de transporte coletivo de passageiros de Belém, na região do distrito administrativo Dabel, de acordo com o quadro 2.

¹⁸ Apesar de pouco usual no contexto metropolitano, a medição em légua possui equivalência a distância de 6,6 km percorridos em linha reta no terreno, sendo a medida exata da sede administrativa de Belém, no Palácio Antônio Lemos ao Marco situado na Av. Almirante Barroso.

Quadro 2: Fundação das Paróquias da Igreja Católica ao longo dos séculos no Distrito Administrativo - Belém.

Bairro	Ano	Nome
Cidade Velha	1617	Paróquia Nossa Senhora da Graça – Catedral Metropolitana
Campina	1727	Paróquia Sant’Ana da Campina
Campina	1753	Reitoria Nossa Senhora das Mercês (2010)
Batista Campos	1814	Paróquia Santíssima Trindade
Nazaré	1861	Paróquia Nossa Senhora de Nazaré do Desterro – Basílica Santuário
Canudos	1913	Paróquia São José de Queluz
Nazaré	1917	Capela Nossa Senhora de Lourdes
Umarizal	1917	Paróquia São Raimundo Nonato
Marco	1935	Paróquia Santa Cruz
Jurunas	1935	Paróquia Santa Teresinha do Menino Jesus – Jurunas
Cidade Velha	1947	Paróquia Nossa Senhora da Conceição – Cidade Velha
Guamá	1962	Paróquia São Francisco de Assis – Capuchinhos
Cidade Velha	1966	Paróquia Nossa Senhora do Carmo
Batista Campos	1969	Paróquia Santo Antônio de Lisboa
Umarizal	2010	Paróquia São José – Doca
Cidade Velha	2012	Reitoria São João Batista – Igreja de São Joãozinho

Fonte: consulta no Acervo Digital da Diocese de Belém (2019),¹⁹ elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

Considerando o quadro 2, foram identificadas 16 unidades paroquiais²⁰, destas, somente as duas últimas - a paróquia de São José (doca) fundada em 2010, e Reitoria São João Batista (Igreja de São Joãozinho) datada em 2012, apresentam-se como exceções neste processo inicial de formação de Belém e a disposição dos agentes territoriais²¹.

A Igreja Católica, como agente imobiliário nato, com forte influência no espaço urbano de Belém participa do processo de reprodução do espaço urbano; pois, o que se verifica

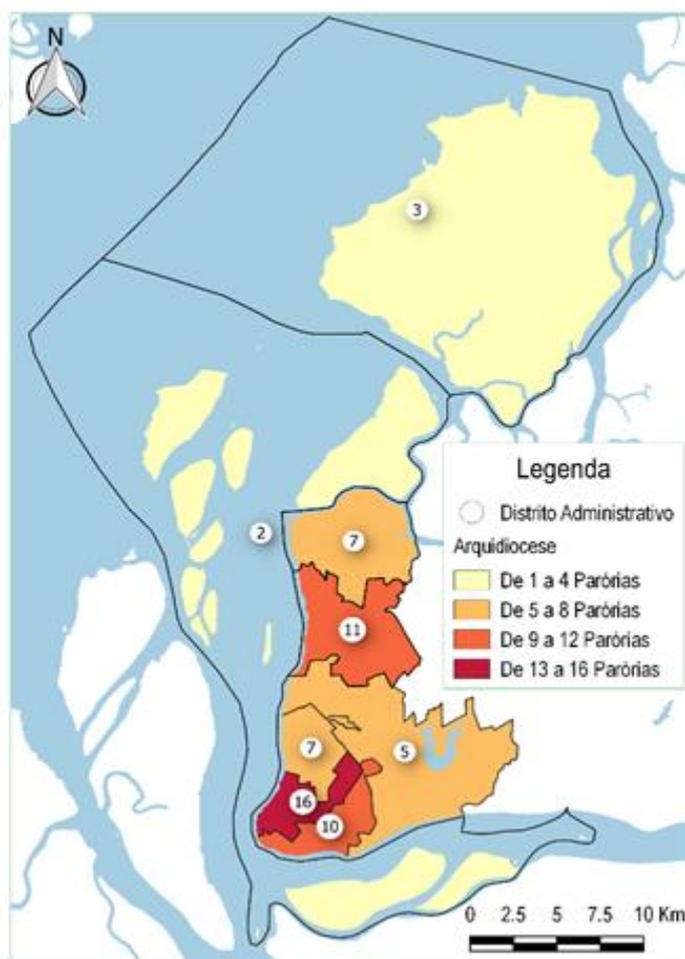
¹⁹ Consulta ao portal da Diocese de Belém, no período de 05 a 10 de maio de 2019, através da página: <https://arquidiocesedebelem.com.br/> posteriormente, as informações foram submetidas a etapas de geoprocessamento, escrita gráfica, e por fim, representação cartográfica.

²⁰ Destaca-se ainda que as 16 paróquias da Igreja Católica situadas dentro do limite do Distrito Administrativo Dabel, corresponde a 16,8% de estabelecimentos da Arquidiocese de Belém; Considerando os registros disponibilizados pela Igreja Católica, ao todo A diocese de Belém possui 95 Paróquias, que “cobrem” o limite de Belém, Ananindeua Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará, a configuração da Região Metropolitana de Belém, e que coincide com o recorte adotado nesta pesquisa.

²¹ Os mercados municipais, enquanto infra estruturas organizadas pelo Estado e as feiras compõem os elementos auxiliares na leitura do processo de crescimento urbano da cidade de Belém.

é o acompanhamento dos estabelecimentos paroquiais no processo de expansão do tecido urbano de Belém e de sua área do entorno metropolitano. Contudo, nos distritos administrativos de Belém, Igreja concentrou-se no Dabel, Daben, Dagua, com 16, 11 e 10 paróquias respectivamente, conforme a figura 16.

Figura 16: Distribuição das Paróquias nos Distritos Administrativos de Belém (2019).



Fonte: consulta ao acervo Digital da Diocese de Belém (2019), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

A Igreja Católica participa do processo de produção do espaço urbano, criando e recriando e reforçando o simbolismo iconográfico do povo paraense que se desloca para a capital anualmente movimentando e estimulando a economia do Estado, no circuito dos maiores eventos religiosos do Brasil, o maior do Pará, o Círio de Nossa Senhora de Nazaré, aquece a economia da metrópole incidindo diretamente no faturamento das empresas. Assim, os agentes transportadores, também são impactados positivamente com as festividades do Círio, momento a qual o sistema de transporte público de passageiros opera no limite máximo de sua capacidade de circulação que se direciona para o Dabel.

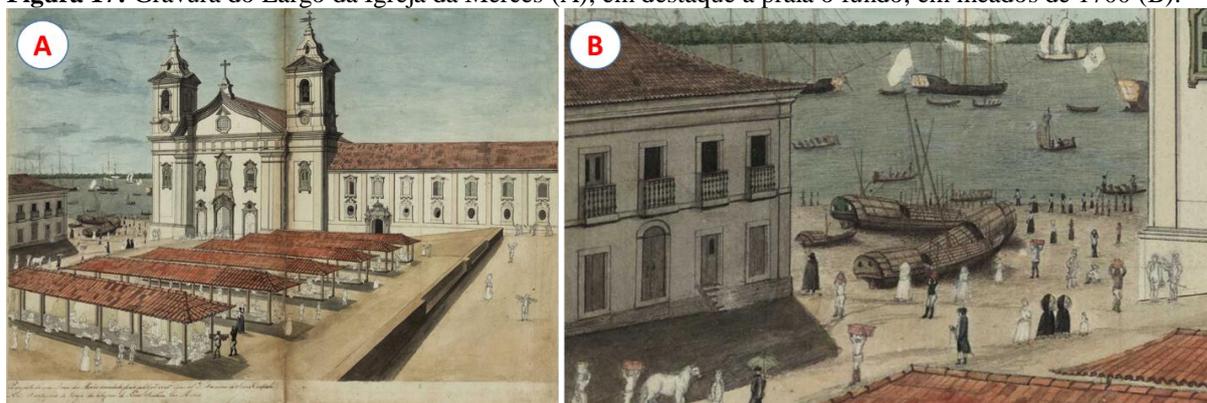
O resgate da história e geografia apresentada sobre as urbanidades de Belém, concilia registros fotográficos com pesquisas de informações em documentos oficiais disponíveis em 2015, quando o jornalista Salomão Mendes em entrevista é enfático ao afirmar que:

“Uma sociedade só preserva aquilo que conhece e que se orgulha de fazer parte. Sem referências, a preservação do patrimônio acaba prejudicada e a auto-estima segue o mesmo caminho. Orgulho é mostrar Belém para um visitante, sabendo das histórias que podem ser contadas e sobretudo aquelas que nunca foram contadas” (G1 Pará 2015. s-n)

O resgate histórico e geográfico da formação urbana e rural de Belém, concentrada na região central e o processo de dispersão urbana desta para as demais cidades metropolitanas também são resgatadas ao longo dos períodos de metamorfose socioespacial (SANTOS, 2008 c). Destarte, ainda hoje o complexo de feiras do Ver-o-Peso possui importante papel econômico, histórico, social, cultural, e geográfico ao núcleo urbano concentrado de Belém.

Nos séculos XVI e XVII, o núcleo urbano conciliava as atividades econômicas e as missões religiosas, que se estabeleceram a partir da igreja da Sé (Catedral Metropolitana de Belém) no sentido da Igreja do Carmo (bairro Cidade Velha), e na direção da igreja do Rosário dos Homens Brancos (bairro Campina), neste percurso havia ainda o Largo da Mercês, ao qual havia a praia do Ver-o-Peso, (figura 17).

Figura 17: Gravura do Largo da Igreja da Mercês (A); em destaque a praia o fundo, em meados de 1700 (B).

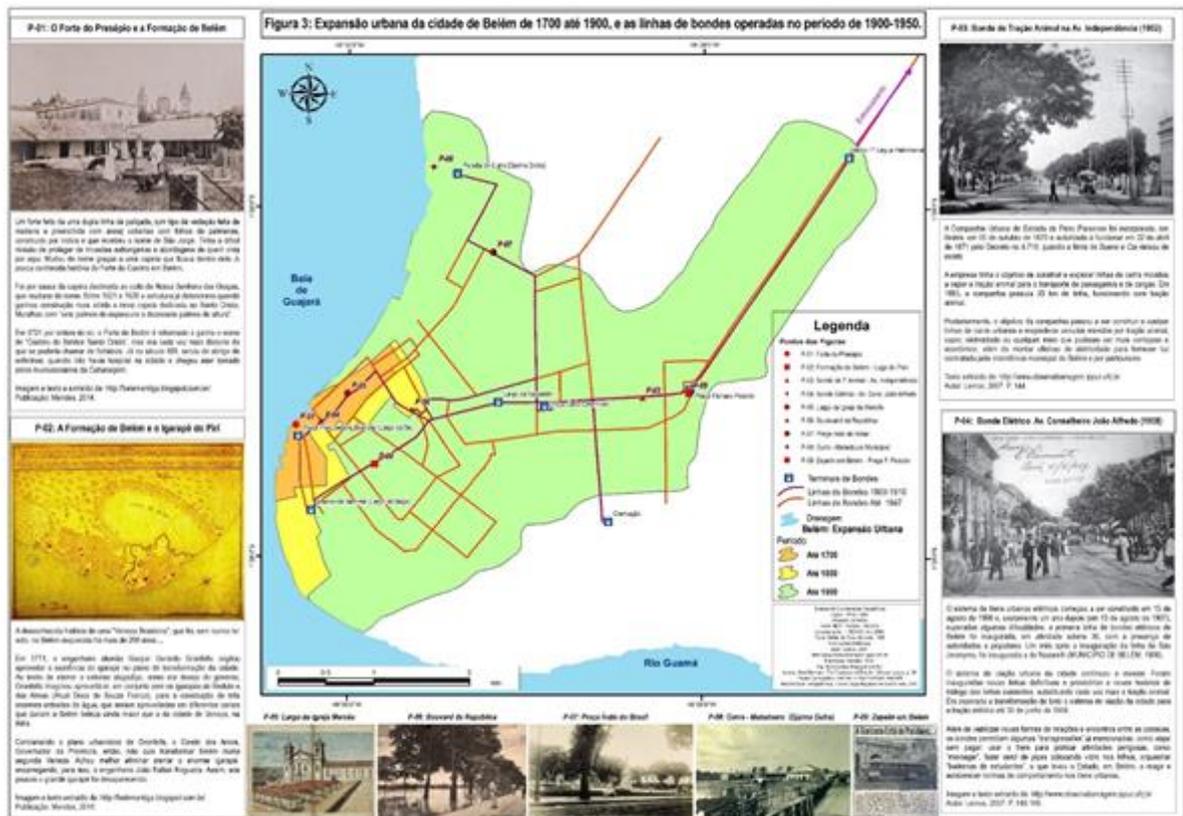


Fonte: Belém Antiga – Postado por Mendes (2014 a).

Na figura 17-A, o Largo da Mercês, é retratado a partir do conteúdo comercial presente na instalação de barracas na frente da igreja de mesmo nome, de acordo com Mendes (2014) para além de comercialização de produtos perecíveis, neste largo havia a comercialização de escravos, e ao fundo as embarcações sobre a areia em momento de maré baixa. Segundo relatos a praia cedeu lugar às instalações do Ver-o-Peso, a que os aterramentos foram sendo executados ocorreu o deslocamento das feiras para o espaço (figura17-B).

As instalações comerciais fixadas no largo da Mercês, nos ajuda de compreender as mudanças iniciais na forma urbana de Belém, a partir da circulação de pessoas e mercadorias no núcleo inicial da cidade que possuía aproximadamente *0,6 Km² de área urbana em 1700*, representada na tonalidade laranja da representação cartografia, figura 18.

Figura 18: Expansão urbana da cidade de Belém de 1700 até 1900, e as linhas de bondes operadas no período de 1900-1950.



Fonte: Castro (2015, p. 49).

Esta representação, remonta bem os dois vetores de direcionamento inicial de Belém no século XVIII, quando em 1800, estão traçados os rumos no sentido do bairro Nazaré, e direcionado ao Jurunas (na coloração amarela), naquele período o núcleo urbano se dispersava em 0,8 Km², totalizando 1,4 Km² da área da cidade. No século XIX, Belém já possuía um crescimento da área urbana em 14,9 Km² (na coloração verde), consolidado o espaço urbano total de 15,3 Km², em 1900.

Na malha urbana deste período a dispersão urbana alcançava os atuais bairros de Cidade Velha, Campina, Batista Campos, Jurunas, Reduto Nazaré, Umarizal, São Braz, Cremação, Guamá, Canudos e Marco; todos pertencentes ao atual limite distrito Dabel, contudo, áreas com ocupações populares com infraestrutura precária já são identificadas no

recorte, tais como a área ao entorno do canal da 3 de Maio (bairro Fátima), e área no entorno do Curro Municipal, a Vila da Barca (bairro Telégrafo).

Ainda sobre a figura 18, que trata da dispersão urbana da cidade de Belém, de 1700 a 1900, estão projetadas as malhas de distribuição das linhas de bondes urbanos movidos à tração elétrica e os movidos à tração animal no período de 1900 a 1910, ano em que os bondes de tração animal foram proibidos de circularem no espaço urbano central da cidade, sendo substituídos pelos bondes elétricos.

Neste momento (1910 a 1947), o deslocamento dos animais deu-se em direção aos bairros mais afastados cumprindo o papel de deslocamento dos trabalhadores de equipamentos essenciais ao funcionamento da Cidade. Deste modo, o Estado havia naquele momento deslocado o Curro e/ou Matadouro Municipal de Belém (bairro Telégrafo), a Estação Ferroviária, e no entorno da Praça Floriano Peixoto (bairro São Brás), o Marco da 1ª Léguas Patrimonial (bairro Marco).

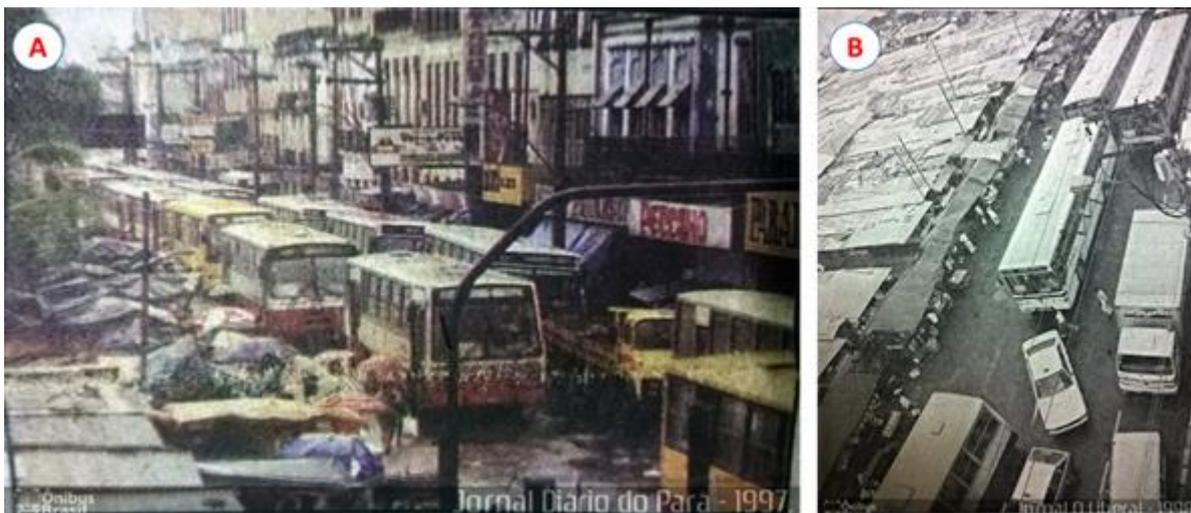
Nos limites do Distrito Administrativo Belém (Dabel) se constituem as primeiras linhas de bondes urbanos passam a acompanhar o processo de dispersão urbana até o limite da Primeira Léguas Patrimonial. Em meados de 1947, ocorre o choque entre os agentes transportadores ligados ao serviço de bondes urbanos e lotações²², quando:

É perceptível o choque entre os agentes ligados aos segmentos de transporte. Os transportadores dos bondes ofertavam uma aparente segurança no transporte aos passageiros e um valor tarifário abaixo do ofertado pelo modal concorrente. Todavia, os transportadores rodoviários ofertavam a eficiência no desempenho ao longo das distâncias, e a praticidade de realizar itinerários de maior abrangência, deixando os passageiros mais próximos aos seus pontos de origem e de destino (CASTRO, 2015. p. 53).

Nos anos seguintes assinalavam suas marcas no processo de dispersão urbana de Belém, reforçando a circulação em espaços estrategicamente rentáveis aos empresários de ônibus que se inserem na paisagem urbana da cidade a partir dos bairros da periferia belenense. Contudo, a busca pela circulação em espaços centrais sempre foi o atrativo das empresas, onde claramente, a circulação no complexo de feiras no Ver-o-Peso e no centro comercial presente em seu entorno, (figura 19).

²² As lotações eram veículos de fabricação artesanal, assentadas em chassis de caminhões, estas passaram a acomodar o quantitativo de passageiros coletivamente, estes veículos também recebiam o nome de jardineiras; e nas décadas seguintes ganharam o status de ônibus. Ainda hoje, há diferenciação entre o processo de fabricação de chassis e de carrocerias, sendo comum casos as duas etapas formam o veículo ônibus urbano. No segmento rodoviário, com motorização traseira, o comum é a montagem do bloco chassis e carroceria em uma única unidade fabril.

Figura 19: Circulação das linhas de ônibus urbanas de Belém, com complexo de feiras do Ver-o-Peso, na segunda metade da década de 1990.



Fonte: Ônibus Brasil, postado por Jacó (2015 a; 2015 b).

A figura 19 retrata a grandeza e o destaque comercial do complexo de feiras do Ver-o-Peso, que é considerado o principal itinerário do transporte público na Região Metropolitana de Belém (RMB) sendo um fixo que demanda grande envergadura na gestão do trânsito e dos transportes para o atendimento da demanda. Destaca-se ainda, que as linhas hidroviárias para municípios próximos a Belém, tais como Barcarena e Abaetetuba que situam-se nas proximidades do complexo, onde assinalam-se relações em outras escalas de análise.

Os corredores viários que se destacam com o atendimento de demandas, coincidem, em grande medida, com os percursos realizados pelas linhas de bondes urbanos. Além das vias ao entorno do já mencionado complexo de feiras do Ver-o-Peso, a Avenida Presidente Vargas, se concentra nos arredores do centro comercial, a travessa Padre Eutíquio atendendo à demanda do Shopping Center também se aproxima do centro comercial. Entretanto, os corredores estruturantes são avenidas Almirante Barroso, José Malcher (antiga estrada de São Jerônimo), Conselheiro Furtado e Pedro Álvares Cabral, sentido de acesso ao centro; e no sentido de saída as avenidas Senador Lemos, Mundurucus, Nazaré, e Almirante Barroso.

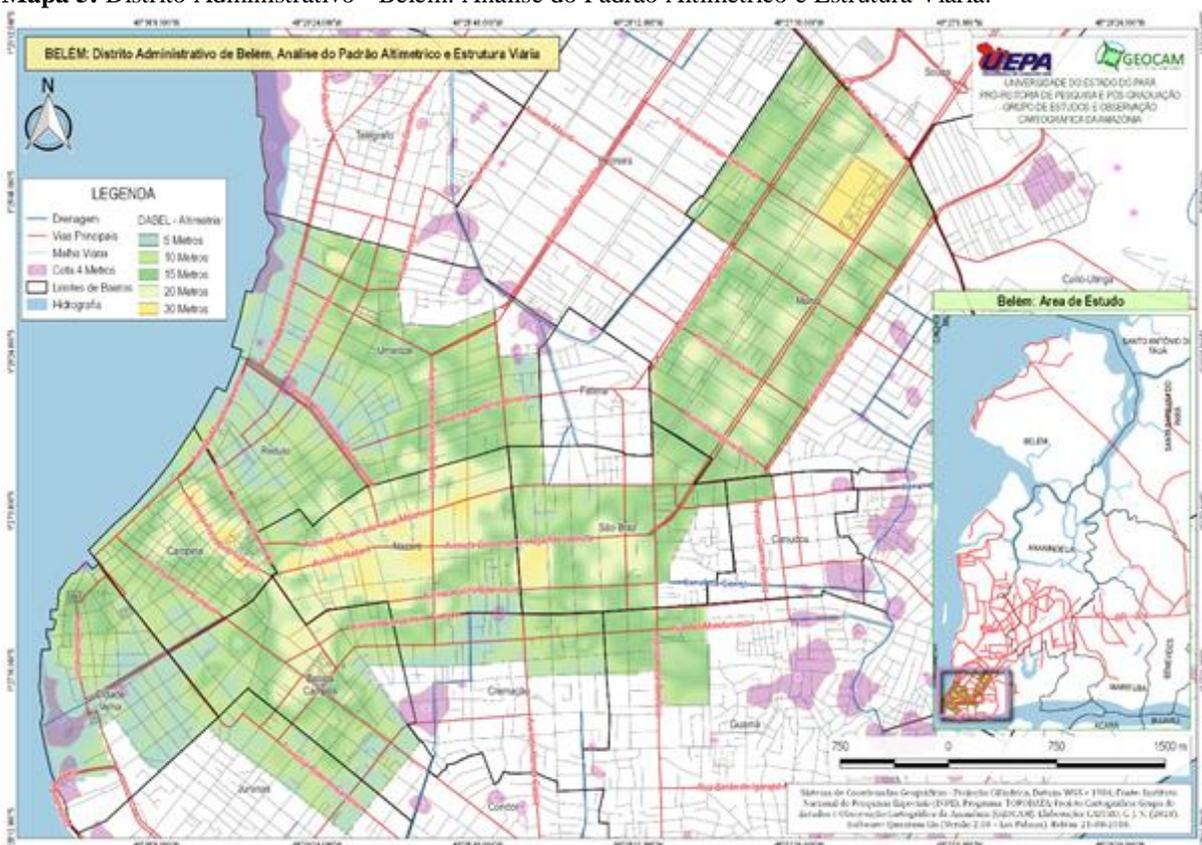
Setores ligados ao comércio e serviços demandam deslocamentos na dinâmica urbana, de igual modo, o Estado através dos órgãos públicos compõe o conteúdo que qualifica o centro urbano. Diante de tais circunstâncias, o setor imobiliário atua na produção de espaços privilegiados pelo conteúdo sofisticado-urbano. Assim, a disposição dos principais equipamentos públicos, estabelecimentos privados de médio e alto padrão, a verticalização imobiliária concentra parcela populacional, detentora de condições assegurar destaque imobiliário (TRINDADE JR, 2016). Diante de tais circunstâncias, o transporte público cumpre

seu papel à população de classe média e alta, podendo ser considerada uma elite do ponto de vista econômico, e em função de trabalhos com melhores condições de ganhos, ao promover o deslocamento da população menos solvável economicamente caracterizada pelos trabalhadores, que partem das periferias em atendimento das necessidades do centro.

Os deslocamentos se dão em função do trabalho, de estudos, e em função de saúde, pois como dito anteriormente o Dabel, destaca-se pela concentração destes setores da economia, abrangendo o recorte espacial de 13,7 km² de área urbanizada, compondo áreas do centro histórico predominante nos bairros da Cidade Velha e Campina; o centro comercial atualmente com parte, sobreposto ao Centro Histórico; e Áreas destinadas à oferta de serviços especializados, que se pulverizam nos demais bairros do distrito.

Compreende-se que atualmente o Dabel é o distrito mais verticalizado de Belém, principalmente na região central, a partir da cota de 10 metros de elevação; contudo, o processo de valorização dos imóveis não se restringe às cotas altimétricas. A mesma encontra-se vinculada aos acessos viários consolidados e os amortecimentos gerados pela circulação de capitais. Tais elementos foram importantes para o investimento em engenharia que conduziu a construção de edifícios na avenida Visconde Doca de Souza Franco, mesmo que ao longo da mesma haja variação de cota com registros inferiores a 5 metros, (mapa 5).

Mapa 5: Distrito Administrativo - Belém: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018),²³ elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Nos registros obtidos do censo demográfico IBGE, em 2010, o Dabel possuía 49.777 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 42.963 domicílios particulares com ocupação (V-003), em termos percentuais 86,3% dos domicílios são efetivamente ocupados. Naquele ano, foram recenseadas 144.948 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é considerada elevada, em 3,37 habitantes, dispersos em 13,7 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites oficiais do Dabel²⁴. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 10.580 hab. / Km².

No mapa 5, é evidente a estratégia adotada pelo planejamento do Estado (ao longo das gestões), ao adotar por critérios altimétricos, os bairros centrais, as porções valorizadas de bairros intermediários tomando por base a hipsometria dos terrenos urbanos valorizados; seja por compor o patrimônio histórico momento em que a cidade apresenta-se como uma obra e

²³ A partir dos dados da Missão Topográfica Radar Shuttle (SRTM), disponibilizados pelo Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS - United States Geological Survey), em na rede mundial de computadores. Foi desenvolvido o projeto Topodata oferece o Modelo Digital de Elevação (MDE) e suas derivações locais básicas em cobertura nacional, ora elaborados, ou disponíveis para tratamento em Sistemas de Informação Geográfica (SIG's).

²⁴ Todos os ajustes realizados em base cartográfica, viabilizaram a melhor aproximação de análise no recorte, onde foram extraídas da malha as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano.

seu valor de uso ainda persiste no valor arquitetônico presente no distrito. Entretanto, neste mesmo distrito a cidade também é compreendida como mercadoria apropriada pelo grande capital, e que ao longo das décadas consolidaram suas amortizações de financeiras empregadas no espaço. Os industriais, que no passado tinham assegurado no bairro do Reduto a concentração de suas atividades deslocaram-se ao longo do tempo para áreas com melhores condições de infraestrutura e circulação, necessárias ao desenvolvimento de suas atividades logísticas.

O distrito é dotado de relevante infraestrutura de vias e considerado o centro da cidade de Belém por concentrar a verticalização sobre o terreno urbano, principalmente nas áreas de cotas altimétricas elevadas. Quanto ao contexto de expansão urbana a partir da verticalização como um processo resultante da produção do espaço, caracterizado pela multiplicação do solo urbano, através da sobreposição de imóveis sobre um mesmo terreno.

No contexto atual, o distrito apresenta a consolidação dos empreendimentos com ampla valorização dos imóveis centrais, principalmente os verticalizados, suas vias passam a ter sentido o único remodelando os eixos de circulação viária. Quando as vias passam a ter sendo único, no processo de requalificação viária ampliam-se os acessos, principalmente nas vias secundárias que passam a ter seus imóveis incorporados ao mercado. De tal modo, que as escolas, faculdades, universidades (públicas e privadas) concentram-se na região central do distrito demandando grande volume de viagem em direção ao centro através dos acessos viários consolidados e os amortecimentos gerados pela circulação de capitais.

2.2. DAGUA – Distrito Administrativo Guamá

No distrito administrativo Guamá (Dagua) apresenta-se enquanto recorte importante para compreender o processo de crescimento demográfico de Belém, e de implantação da infraestrutura viária integrada enquanto elemento que define novas territorialidades entre os agentes transportadores atuantes no sistema de transporte público de passageiros. Atentando-se para os ajustes e reformas na estrutura de circulação urbana, necessárias para a organização dos meios de transporte, e a execução de seu papel, a mobilização da força de trabalho no processo de produção e reprodução da cidade. A partir de 2000 as empresas do transporte público de passageiros passaram por profundas mudanças no grupo societário das empresas de ônibus, que induzidas pelas mudanças estruturais no sistema, os processos de fragmentação e de procriação de capitais em novas empresas foram as estratégias adotadas pelos agentes transportadores.

A formação do bairro do Jurunas, enquanto periferia próxima ao centro urbano e econômico de Belém deu-se a partir da abertura de vias importantes para a circulação do transporte público. Dentre as empresas de ônibus que operaram nas décadas 1980, 1990, e 2000, a Empresa de Transportes Esperança (ETEL) foi uma das primeiras a estabelecer posição no bairro do Jurunas conectando-o ao centro urbano de Belém em direção à Marambaia onde mantinha um terminal intermediário e em seu retorno acessava o centro e posteriormente seguia para o terminal de origem, o que Castro (2015. p. 97) caracteriza a operação de linhas **Bairro-Centro-Bairro-Centro-Bairro** em apenas uma única viagem.

Diante de tais características operacionais a linha 004 – *Jurunas-Marambaia* (AQ - 00427), a figura 20-A, já demonstra este comportamento logístico quando em operação no ano de 1993 nas proximidades da Avenida Dalva, posteriormente esta linha passou a ser identificada como 104.

Figura 20: Veículos da Empresa de Transportes Esperança (ETEL) na linha Jurunas Marambaia, em 1993 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Pedreira / Jurunas via Presidente Vargas, em 1995 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2018a; 2019a).

A figura 20-A retrata a operação da empresa ETEL na linha 002 – *Pedreira-Jurunas* (via *Presidente Vargas*), posteriormente a linha passou a ser identificada como 102, contudo, a mesma tinha como terminal o fim da Avenida Pedro Miranda, em 1995. Naquele momento, a Av. Pedro Miranda não se estendia até a Tv. Doutor Freitas (a altura do Complexo Aldeia Amazônica). A década de 1990 é marcada por reformas viárias. O prolongamento da Av. Pedro Miranda a partir da Tv. Lomas Valentinas até a Av. Dr. Freitas foi possível através de sucessivas intervenções na área, principalmente por conta do Igarapé da Pirajá situado em baixa cota altimétrica e precária rede de esgotamento sanitário. A obra da macrodrenagem da bacia do Una

promoveu a intervenção com adequações na rede de esgotamento sanitário, nas habitações, na ampliação das vias, e do sistema de transporte, inclusive alterando o itinerário da linha 002²⁵.

Ao fim da década de 1990, a Empresa Transportes Esperança Ltda (ETEL) apresentava sérios problemas com o licenciamento de seus veículos, motivo pelo qual o Departamento Estadual de Trânsito do Pará (Detran) realizou em 1998 a retenção de parte significativa da frota da empresa, conforme se visualiza na figura 20-B, em que se destaca o veículo da linha 102 – *Jurunas Pedreira (via Presidente Vargas)*, na ordem (AQ-10207), quando o mesmo possuía problemas de documentação veicular em atraso com o órgão. Após a liberação, deste veículo e já em operação nas vias de Belém, voltou a ser registrado pela imprensa local, em matéria que abordava a excessiva emissão de gases poluentes na atmosfera urbana de Belém.

Deste modo, em janeiro de 2001, o jornal A Província do Pará, questionava a gestão da Prefeitura Municipal de Belém (PMB) através do veículo apreendido, três anos antes (figura 21-A).

Figura 21: Veículos da ETEL apreendidos pelo Detran em 1998 (A); e outro da empresa na mesma empresa, em operação com elevada emissão de gases em 2001 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2018b; 2019a).

Os dois bairros atendidos pela ETEL (AQ) situavam-se em terminais intermediários, no bairro da Pedreira se estabeleceram a Auto Viação Monte Cristo (AL) com as linha 227 – *Sacramenta-Humaitá*, e a TransBCampos (AB) que após a finalização da Macrodrenagem da Bacia do Una (*com obras e intervenções urbanísticas de 1993 a 2004*) teve sua linha 229 –

²⁵ Destaca-se que algumas empresas de ônibus de Belém, possuíam (algumas ainda possuem) veículos caçambas que esporadicamente realizavam aterramento de vias, por onde os veículos ônibus transitava (transitam) à medida que o poder público não lhes atendia em suas demandas.

Pedreira-Condor (antiga Batista Campos) deslocada para o eixo da Av. Marquês de Herval, tendo seu terminal fixado na frente do Hospital de Clínicas Gaspar Vianna (hospital fundado em 1987).

No bairro da Marambaia, a ETEL não conseguiu se fixar, pois, a empresa TransPará (AN) deslocou sua linha 550 – *Telégrafo (antiga Telégrafo Sem Fio)* para a Av. Dalva, onde a Viação Perpétuo Socorro (AK) mantinha o terminal da linha 549 – *Djalma Dutra*. Na contiguidade do bairro, porém acessando pela Av. Tavares Bastos, a empresa Belém-Lisboa (AC) possuía operação com as linhas 546 – *Sacramenta-Nazaré*, e 547 – *Médici-Presidente Vargas*. Além deste movimento de linhas que se deslocaram para o bairro da Marambaia, a Viação Forte (AF) desde meados de 1980 mantinha a linha *Tavares Bastos (atual 548 – Marambaia-Ver-o-Peso)*.

Neste movimento a ETEL (AQ) não expandiu suas linhas e deslocou seus terminais do bairro do Jurunas, passando a sofrer impactos financeiros e operacionais em suas linhas através do processo de sobreposição de itinerários por concessionárias de concorrentes. Diante de tais circunstâncias, as linhas das ETEL foram sendo sobrepostas, seus terminais de passageiros não garantiam a espera do usuário cativo em suas linhas. A Empresa de Transportes Esperança (AQ) atravessou de 1998 a 2005 em um conturbado processo de operação, com os conflitos políticos postos, passou a ter suas três linhas (102, 103, e 104) sobrepostas por empresas que expandiram seus limites para além da primeira légua patrimonial, enquanto a mesma sofria baixas em seus veículos que constantemente apresentavam problemas de ordem mecânica nas vias e acabavam sendo facilmente recolhidos para os pátios de retenção, gerando mais custos para a empresa, que teve sua falência decretada em 2006.

Ainda se tratando das empresas do Distrito Administrativo do Guamá (Dagua), é importante ressaltar que assim como o processo ocorrido com a ETEL no bairro do Jurunas, no bairro do Guamá, porém, sem alcançar as proximidades da Universidade do Federal do Pará (UFPA), a empresa Transbel-Rio (AS) passou por um processo de gradativa sobreposição de seus itinerários. Por décadas a empresa operava em apenas duas linhas a 113 – *Cremação-Estrada Nova* e a 114 – *Cremação-Alcindo Cacela*, com linhas circulares que ao longo dos seus trajetos se encontravam em sentidos opostos, tal perfil operacional foi identificado em outras empresas, porém, não em predominância. Assim como ocorrido pela ETEL (AQ), a Transbel-Rio (AS) entrou em falência com expressiva sobreposição de seus itinerários, apreensão de seus veículos pelos órgãos de fiscalização e controle de trânsito.

Em 2008, após a perda da capacidade gerencial dos proprietários, segundo dados consultados na Receita Federal (RF) a empresa encontra-se inapta e tinha possuíam três sócios-administradores cujos sobrenomes são: *Mendes Gouveia, Pinto Rodrigues, e Mendes Gouveia*. Dentre os poucos veículos que ficaram abandonados na garagem, ao longo dos anos seguintes alguns foram alvo de retirada gradativa de peças, inclusive nos anos posteriores a Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos Automotores (DRFVA), vinculada a Divisão de Repressão ao Crime Organizado (DRCO) apreendeu três ônibus em um desmanche clandestino no Km 22, no município de Benevides, conforme a reportagem a seguir:

Os ônibus – dois deles desmontados e um terceiro em princípio de desmanche – estão em nome da empresa TransBel-Rio de transporte coletivo urbano. Ao checar os chassis e placas dos veículos, a equipe da DRFVA, sob comando da delegada Flávia Leal, constatou que os ônibus estavam com ordem judicial de penhora determinada pela Justiça, estando, portanto, na condição de veículos alienados colocados à disposição de bancos e financiadoras para quitação de débitos financeiros de ações judiciais. Sendo assim, explica a delegada, o responsável pela empresa de ônibus não poderia usar comercialmente, vender e, muito menos, repassar os veículos para desmanche. Ainda, conforme a delegada, não foi encontrado qualquer registro de ocorrência sobre furto ou roubo dos ônibus. A delegada ressalta que vai apurar de que forma os veículos foram parar na oficina mecânica. Se ficar comprovado que o responsável pela empresa vendeu ou repassou os veículos para desmanche, ele será indiciado por fraude à execução, crime previsto no artigo 179, do Código Penal, que consiste na subtração de bens à penhora, utilizando-se de condutas como alienação, desvio, destruição ou danificação, ou ainda por meio de ato de prejudicar o rateio entre os credores, mediante a inclusão de devedores fictícios para simular dívidas (PARÁ, 2013, s/n).

Mergulhada em dívidas com credores e processos indenizatórios, nos últimos anos de operação, os funcionários assumiram as linhas e os veículos, enquanto a garagem e alguns veículos restantes foram postos a leilão para o pagamento de fornecedores, sendo um imóvel considerado valorizado, por se situar na Tv. José Bonifácio com a Av. Bernardo Sayão, foi leiloadada e passou a garagem da empresa responsável pelo projeto de Macrodrenagem da Estrada Nova ou Nova Bernardo Sayão.

Quanto às linhas 113 e 114, a Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel) entrevistou junto aos funcionários que assumiram a operação destas linhas para que a empresa Viação Guajará (AI) comprasse as linhas. Após a compra, os funcionários foram incorporados ao quadro funcional da AI. Diante ao exposto, ressalta-se que a Viação Guajará (AI) foi beneficiada ao longo das décadas anteriores, no processo de sobreposição de itinerários, contribuindo para a perda de capacidade operacional da Transbel-Rio (AS) a qual a CTBel nunca havia permitido expansão de 2,4 Km das linhas até o Terminal de Passageiros na frente da Universidade Federal do Pará (UFPA). Porém, após a aquisição apenas das linhas pela

Viação Guajará (AI) as linhas 113 e 114 foram instantaneamente integradas ao terminal, conforme o quadro 3.

Ainda se tratando das empresas com atuação no Distrito Administrativo do Guamá, que atravessaram a década de 1980, a Empresa de Transportes São Luiz (AM) a partir da demanda de transporte ao entorno do Curtume Santo Antônio situado às margens do Igarapé Tucunduba e das Olarias seguindo o curso do mesmo, manteve sua operação no bairro de Canudos e penetrando na porção central da Terra Firme atendendo a crescente demanda de passageiros da periferia que se formava, conforme a figura 22.

Figura 22: Propaganda Impressa do Curtume Santo Antônio de Canudos, em 1985.



Fonte: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) - Laboratório Virtual (UFPA, 2018).

Na publicidade, estão expressas as vinculações políticas entre a Indústria e o Estado, naquele momento governado por Jader Fontenelle Barbalho (ver quadro de governadores do Estado no quarto capítulo, figura 56). Em termos de transporte, o Curtume Santo Antônio, demandava regularidade e frequência do serviço de transporte público de passageiros. Assim, a Empresa de Transportes São Luiz (AM) manteve sua operação tendo como final de linha as imediações da empresa, operando inicialmente com a linha Canudos - II Praça Amazonas (atual 323).

Em 1998, a Prefeitura Municipal de Belém (PMB) inicia as primeiras intervenções no Dagua, a Terra Firme teve encaminhada a demanda de prolongamento da rua São Domingos até a ponte sobre o igarapé do Tucunduba. Assim, com a pavimentação asfáltica a empresa São

Luiz (AM) implantou a linha 326 – *Canudos-Praça Amazonas II (Tucunduba)* que segue da Av. Celso Malcher adentra a rua São Domingos até a segunda Ponte sobre o Igarapé do Tucunduba atendendo a uma grande demanda reprimida até a inauguração da linha no fim da década de 1990.

A Transportes São Luiz (AM) já atuava na linha 324 – *Canudos- Presidente Vargas*, cujo terminal situa-se no fim da avenida Celso Malcher tendo como barreira viária a subestação da Eletronorte subsidiária da Eletrobrás. Na linha 323 – *Canudos-Praça Amazonas I*, a primeira linha da empresa, onde seu terminal situa-se no fim da Rua São Domingos com a avenida Perimetral. Quando a Prefeitura Municipal de Belém (PMB) reestruturou através da urbanização a porção central do bairro da Terra Firme, na rua Roso Danin, a empresa de Transportes São Luiz (AM), foi beneficiada ao implantar a linha 325 – *Canudos-Ver-o-Peso*, porém, assim como o ocorrido na linha 324, havia muitas residências a serem indenizadas, gerando verdadeiros obstáculos a serem superados para que a linha 325 chegasse a ser ampliada até a avenida Perimetral.

Ainda se tratando desta área, o transporte público inserido na avenida Cipriano Santos quando o poder público municipal logrou melhores êxitos, apesar de possuir cotas altimétricas baixas, o poder público municipal viabilizou a integração completa da via da Almirante Barroso em São Brás até a avenida Perimetral da Ciência na Terra Firme. A reestruturação da via, com a remoção de estivas e pavimentação asfáltica, foi acompanhada com a canalização do curso do Igarapé Cipriano Santos, que tinha sua nascente no Lago Azul, no bairro Universitário.

A intervenção do poder público com a abertura da via estruturou a circulação, viabilizando a expansão da linha 328 – *Cipriano Santos-Presidente Vargas*, operada pela Transportadora Arsenal (AA), que já possuía a linha 018 – *Jabatiteua-Arsenal (atual linha 318, operada com a bandeira Arsenal)*, esta linha possuía seu terminal na rua Jabatiteua, e foi ampliada em 700 metros a partir da sua garagem até a passagem Francisco Xavier, tendo como obstáculo o Conjunto Flora Amazônia, para alcançar a avenida Perimetral.

No limite norte do bairro da Terra Firme e sul do Marco, a empresa de Transportes Alcindo Cacela (AD) mantinha a linha 017 – *Alcindo Cacela-São Jerônimo (atual linha 417, operada com a bandeira Alcindo Cacela-José Malcher)*, e 022 - *Alcindo Cacela Domingos Marreiros (atual linha 422)* e tinha como terminal Tv. Mauriti à altura da rua Acatuassu Nunes. Porém, ainda na década de 1990 teve seu terminal descolada para a avenida Perimetral

da Ciência, nas proximidades no entorno do antigo Núcleo Pedagógico Integrado (NPI)²⁶. Quando, em meados de 1997-98, a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel)²⁷, determina o “fim dos monopólios” das empresas de ônibus concedidas a operar sob seu sistema, a Transportes Alcindo Cacela (AD), que já estava estabelecida na avenida Perimetral, assumiu a linha 305 – *UFPA-Icoaraci*, recém criada em regime de compartilhamento com as demais empresas Transurb (AE) e ABragantina (AZ)²⁸.

Entrementes, a Transportes Alcindo Cacela (AD) havia acumulado na operação de suas duas linhas (017 e 022) o desgaste e envelhecimento de sua frota, e a inserção na linha 305 – *UFPA-Icoaraci*, demandava veículos novos, ou aparentemente novos; como medida de justificar à população do distrito que o “fim dos monopólios” trouxe a modernidade com a renovação da frota rodante, e a empresa AD não possui naquele contexto, condições de investimentos em novos veículos. Assim, em pouco tempo a empresa AD, vendeu a concessão de três veículos da linha 305 para a Viação Guajará (AI). Esta negociação, permitiu em 1998, que a Transportes Alcindo Cacela (AD) fizesse a renovação de aproximadamente 10 veículos novos da encarroçadora Comil, sendo uma das poucas empresas de Belém a ter veículos da marca. Estes veículos, foram incorporados a linha 417 – *Alcindo Cacela - José Malcher*, que por conta da negociação, teve seu prolongamento para o Terminal de Passageiros Leste da UFPA.

Antes de adentrar nos processos de agrupamentos de empresas inseridas no contexto dos terminais de passageiros oeste e leste na frente da Universidade Federal do Pará (CASTRO, 2012), o Distrito Administrativo do Guamá apresenta um recorte espacial descontínuo e/ou em anormalidade cartográfica considerando os critérios físico-geográfico expressam a diferenciação espacial com os demais bairros Dagua. Em 1992 empresa Rápido Dom Manoel (AG) operava no bairro a partir da linha *Curió-Utinga-Presidente Vargas (na época linha 040)*, conforme a figura 23-A, a qual em meados de 1996 foi deslocada para o bairro do Castanheira, quando passou a se chamar *Castanheira-Presidente Vargas (inicialmente linha 040, e posteriormente 440)*. A empresa Rápido Dom Manoel (AG) mantinha três outras linhas

²⁶ A partir de 2006, o nome desta instituição passou a ser Escola de Aplicação da Universidade Federal do Pará.

²⁷ Após 2012 a CTBel, progrediu na esfera administrativa para Autarquia de Mobilidade Urbana de Belém (AMUB) e sequencialmente Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB).

²⁸ A empresa Autoviária Bragantina (AZ) foi uma empresa criada a partir da Auto Viação Icoaraciense (AR) para justificar a concorrência entre empresas, uma forma de escamotear o monopólio estabelecido pela AR no distrito Administrativo de Icoaraci e do Outeiro, conforme se verá adiante.

atendendo ao bairro, como as linha 039 - *Pedreira Nazaré* (atual 439), 041 - *Ceasa-Felipe Patroni* (atual 441), e 042 - *Ceasa-Ver-o-Peso* (atual 442).

Figura 23: Veículos da Rápido Dom Manoel, na linha Curió-Utinga Presidente Vargas, em 1992 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Ceasa Felipe Patroni, em 1997 (B).



Fonte: Ônibus Brasil- Postado por Jacó (2015 c; 2019 c).

Na figura 23-B, encontra-se o registro do veículo da Rápido Dom Manoel, na linha 041 - *Ceasa-Felipe Patroni*, no início da avenida Roberto Camelier no bairro do Jurunas, em 1997. As linhas que partiam da Central de Abastecimento do Pará (CEASA), o destino era o bairro do Jurunas, cortando o mesmo em linhas circulares, ou seja, complementam seus itinerários de ida e volta. Tendo a central de abastecimento como reduto operacional e na busca de expandir sua operação, a empresa AG, iniciou a operação da linha 908 - *PAAR-Ceasa*, a qual buscou penetrar na periferia do município de Ananindeua. Diante de tais características operacionais, a Rápido Dom Manoel (AG) também incidia na territorialidade da Empresa de Transportes Esperança (AQ) que se exauriu a partir da operação de linhas que se sobrepuseram no Jurunas, bem como a Transbel-Rio (AS) que teve suas linhas impactadas na sobreposição de suas linhas.

As linhas que operam na Ceasa cumprem um duplo papel, atendem à demanda de transporte de passageiros e de pequenos volumes de cargas. A empresa Rápido Dom Manoel (AG) praticava a cobrança sobre volumes de frutas transportados em seus veículos, esta operação ocorria sob vigilância do fiscal de fim de linha que era encarregado de estabelecer o valor da taxa em acordo com o volume ocupado no veículo, de modo que no horário da manhã, onde havia maior movimento de passageiros com cargas adquiridas na Ceasa, o veículo apresentava um misto de serviço de transporte urbano e rural, ao transportar cargas e passageiros em um só compartimento.

Os bairros do Guamá e Terra Firme, encontravam-se dentre os mais populosos em 1950, (ver no mapa 1 - *Distribuição populacional de Belém, em 1950*). Assim, as empresas de transporte historicamente estabelecidas nestes bairros apresentaram movimentos importantes no processo de expansão dos limites da periferia e da consolidação dos órgãos da administração pública federal, presentes através de universidades, e seus hospitais universitários, empresas públicas estatais de planejamento estratégico.

Em sua origem, em meados de 1755, o bairro do Guamá teve sua formação socioespacial marcada pela segregação dos escravos abandonados pelos seus senhores no centro urbano de Belém, aos doentes portadores da hanseníase (enfermos brancos e/ou negros) que passaram a ocupar as margens do Tucunduba.

Em Mendes (2014), encontra-se a melhor contextualização do bairro:

O Guamá por estar distante e isolado do centro da cidade na época, era o lugar ideal para o “depósito de lixo social”, ou seja, um espaço que abrigaria pessoas consideradas indesejáveis, maléficas e inúteis à sociedade.

O “Hospício dos Lázaros do Tucunduba” existiu até 1938. Mas, o Guamá abrigava mais Três hospitais de isolamento, os Hospitais: Domingos Freire, São Sebastião e São Roque (que se transformaram no hospital Universitário João de Barros Barreto, para tratar doenças infectocontagiosas como varíola, febre amarela e tuberculose.

Além de hospitais de isolamento, no Guamá localizavam-se três cemitérios: um pequeno campo-santo, construído próximo ao Leprosário do Tucunduba, que servia para os enterramentos dos internos, desativados em 1887 o cemitério de Santa Isabel, inaugurado em 1878 e o cemitério da Ordem Terceira de São Francisco (1885) em frente ao Santa Isabel.

O isolamento foi gradativamente sendo eliminado com a ampliação da cidade e com o bairro ficando mais perto, manter a colônia era perigoso demais (MENDES, 2014b, s-p).

De modo que a geografia do bairro permitiu a penetração por três importantes vias, a avenida José Bonifácio sentido do igarapé Tucunduba, são elas: rua dos Mundurucus, rua Barão de Igarapé-Miri, e Av. Bernardo Sayão. As três vias citadas marcam a penetração do transporte público e o predomínio das duas principais empresas de ônibus no bairros, a Viação Rio Guamá (AP) com marcante presença na área norte do bairro.

Mendes (2014) define com habilidade o papel social atribuído ao Guamá, de tal modo que na porção norte do bairro, também são identificadas mudanças no conteúdo urbano, conduzidas pelo Estado. A partir da década de 1970 o sanatório João de Barros Barreto, passa a categoria de hospital, conforme o fragmento a seguir:

Por meio da portaria nº 249/BSB de 12 de julho de 1976, assinada pelo ministro da Saúde da época Paulo de Almeida Machado, o Sanatório Barros Barreto passou a se denominar Hospital Barros Barreto. Depois de sete anos, por meio da portaria nº 337

de 1º de novembro de 1983, o então ministro da Saúde Waldyr Arcoverde altera a denominação para Hospital João de Barros Barreto. Finalmente, em 1990, em função do Termo de Cessão de Uso firmado com a UFPA, passou a ser denominado de Hospital Universitário João de Barros Barreto (HUJBB, 2013 s-p).

Dessa forma possuía linhas de ônibus para atender as demandas do Hospital Universitário João de Barros Barreto e o Cemitério de Santa Isabel; e, até o início da década de 1990 o ponto terminal de suas linhas situava-se na conhecida parada do Clipper do Guamá²⁹, o único exemplar deste modelo de estação presente em Belém. Assim, as linhas de ônibus da empresa Rio Guamá (AP) tinham como parada final o *Clipper* situado na rua Barão de Igarapé-Miri com a rua Augusto Corrêa (cota de 10 metros); contudo, com a conclusão dos terminais de passageiros situados na frente de portão três da Universidade Federal do Pará (UFPA), e da Infraestrutura disposta na abertura da rua Augusto Corrêa, e o prolongamento da avenida Perimetral, as linhas da Rio Guamá foram prolongadas para o terminal leste (CASTRO, 2012).

As linhas da Viação Guajará (AI) com definida atuação na porção sul do bairro do Guamá, atendendo as demandas da Universidade Federal do Pará e da Copala Indústrias Reunidas, ambas com acesso a partir da avenida Bernardo Sayão. Do mesmo modo, como ocorreu com a empresa de ônibus em operação na porção norte do Guamá, com a finalização dos terminais e abertura da rua Augusto Corrêa e prolongamento da Av. Perimetral as linhas da empresas foram integralmente prolongadas até o terminal leste.

A inauguração dos terminais de passageiros da UFPA em 1997, foi acompanhado pelo prolongamento de todas linhas de ônibus da avenida Perimetral, lado leste; conduzida pela intervenção do poder público municipal que promoveu a abertura e pavimentação da rodovia Tancredo Neves (*avenida Perimetral*) no trecho de 600 metros que antes era ocupado por casas populares em condições de precariedade. Naquele momento, as linhas tinham como ponto terminal as imediações do IV Portão de Acesso à Universidade do Federal do Pará, atendendo principalmente aos pacientes do Hospital Universitário Bettina Ferro³⁰.

Naquele momento, da cidade de Belém, as empresas de ônibus regulamentadas pela Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) apresentavam linhas em que a operação era realizada por apenas uma única empresa. Contudo, um movimento político se

²⁹ Em Belém, passaram a ser construídas da década de 1940, servindo como estações de ônibus. Com estilo, futurísticas serviam como terminais para os ônibus zepelins, em bairros com notável demanda por transporte.

³⁰ Segundo a assessoria de comunicação do hospital, no dia 18 de outubro de 1993 suas atividades foram iniciadas como unidade de saúde básica, mas que ao longo dos anos cresceu e transformou-se em um hospital reconhecido nas especialidades de otorrinolaringologia, oftalmologia e desenvolvimento e crescimento, assistindo a pessoas de todo o Pará e de outros estados da Região Norte, HUBFS (2018).

iniciou questionando o modelo de sustentação dos monopólios, que asseguravam o predomínio e a reprodução dos agentes transportadores com operações em bairros, determinando o ritmo em frequência da demanda de veículos em linhas. As empresas de ônibus, seguramente estabelecidas em determinadas áreas, com feições de monopólios operacionais, foram impactadas pelo poder público municipal, as novas linhas foram postas sob o regime de compartilhamento entre empresas, como estímulo à concorrência no mercado dos transportes que acirrou as disputas entre agentes transportadores de Belém e da Área Metropolitana.

As empresas de ônibus Viação Guajará (AI) e Rio Guamá (AP) detiveram por décadas o monopólio operacional das linhas de ônibus no bairro do Guamá. No processo de integração viária e estímulo à quebra de monopólios, promovido pela CTBel onde cada uma dessas empresas incorporou uma nova linha de ônibus, no Guamá, passando a integrar os terminais de passageiros, então linhas surgiram da “quebra de monopólios” de áreas de dispersão de Belém e Área Metropolitana. Neste período surgiu a linha 768 – *Satélite-UFPA*, compartilhada entre a Rio Guamá (AP) e Belém-Lisboa (AC) a qual a origem corresponde ao bairro do Coqueiro, em Belém.

Do mesmo modo, a Viação Guajará (AI) incorporou quatro novas linhas após o processo de conclusão dos Terminais de Passageiros da Estação UFPA. Pelo acesso do Guamá, surgiu a 914 – *Marituba-UFPA*, compartilhada inicialmente com Transmab (AU) onde o terminal de origem ficou situado às margens da Rodovia Federal BR-316 (Pará-Maranhão), situando-se no limite do Centro com Mirizal; ou seja, o poder público municipal, na época, não apresentou força suficiente a partir da companhia de transportes, a qual não obteve êxito em estabelecer a penetração em um bairro específico de Marituba. Com sérios comprometimentos financeiros a concessão em meados de 2004 a cota de veículos na linha 914 foi vendida (negociada) à empresa Vialoc Transportes (BJ).

Assim, as três outras linhas da Viação Guajará (AI) foram implantadas sob o regime de compartilhamento com duas outras companhias, foram linhas originárias do terminais entre compartilhamento, a saber, a 860 – *Tapanã-UFPA*, compartilhada com a empresa Nova Marambaia (AT), incidindo diretamente em dois bairros importantes desta empresa, o Benguí e o Tapanã. A Viação Guajará (AI) compartilhou a operação da linha 305 – *UFPA-Icoaraci*, conforme apresentado nas páginas anteriores, incidindo nos bairros do Distrito Administrativo de Icoaraci (Daico). De igual modo, compartilhou a operação da linha 321 – *UFPA-Cidade*

Nova 6, com a empresa Transurb (AE), desde aquele momento pertencente ao grupo de empresas vinculadas a Viação Forte (AF).

As linhas de ônibus atreladas aos terminais de passageiros da Universidade Federal do Pará (UFPA) forma objeto de sucessivas análises em Sistemas de Informações Geográficas (SIG's) em Castro (2012), (quadro 3).

Quadro 3: Situação Operacional dos Terminais de Ônibus da Universidade Federal do Pará (UFPA), em 2012.

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE EMPRESAS E LINHAS DE ÔNIBUS DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ - UFPA	
Terminal Oeste: Distribuição de Empresas de Ônibus e Linhas	Terminal Leste: Distribuição de Empresas de Ônibus e Linhas
<p>AI – Viação Guajará. 113 – Cremação – Estrada Nova; 114 – Cremação – Alcindo Cacela; 306 – UFPA – Pedreira; 307 – UFPA – Padre Eutíquio; 308 – UFPA – Alcindo Cacela; 309 – UFPA – Ver-o-Peso; 310 – UFPA – Presidente Vargas; 315 – UFPA – Centro Histórico; 914 – Marituba – UFPA (compartilhada).</p> <p>AP – Viação Rio Guamá 311 – Guamá – Conselheiro; 312 – Guamá – Montepio; 316 – Guamá – Presidente Vargas; 317 – Guamá – Pátio Belém; 768 – Satélite – UFPA (compartilhada).</p> <p>BD – Belém – Rio Transportes 768 – Satélite – UFPA (compartilhada).</p> <p>BJ – Vialoc Transportes 914 – Marituba – UFPA (compartilhada).</p>	<p>AE – Transurb 305 – UFPA – Icoaraci (compartilhada); 319 – Terra Firme – Ver-o-Peso (extinta). 320 – Tamoios; 321 – UFPA – Cidade Nova 6 (compartilhada).</p> <p>AF – Viação Forte 999 – Curuçambá – UFPA.</p> <p>AI – Viação Guajará 305 – UFPA – Icoaraci (compartilhada); 321 – UFPA – Cidade Nova 6 (compartilhada); 860 – Tapanã – UFPA (compartilhada).</p> <p>AT – Nova Marambaia 860 – Tapanã – UFPA (compartilhada).</p> <p>BU – Transportes Canadá 417 – Alcindo Cacela José Malcher.</p> <p>CN – Expresso Marajoara 305 – UFPA – Icoaraci (compartilhada);</p>
Totalizando	Totalizando
4 empresas de ônibus 14 linhas de ônibus em operação. Não há linhas extintas. 12 linhas de operação única. 2 linhas de operação compartilhada. Percurso total dos itinerários 325,8 km.	6 empresas de ônibus 6 linhas de ônibus em operação. 1 linha extinta (deslocada para outra área - 446). 3 linhas de operação única. 3 linhas de operação compartilhada. Percurso total dos itinerários 267,5 km.

Comportamento das empresas linhas de ônibus nos terminais de passageiros da UFPA.
 Levantamento em pesquisa de Campo, anos 2008 a 2011.
 Fonte: Pesquisa de Campo (2012).

Fonte: Adaptado de Castro (2012, p. 51) elaborado pelo Autor (2019).

De todas as empresas de ônibus em operação nos terminais de passageiros da UFPA, a Viação Forte (AF) foi a única que teve impacto apenas em sua área de atuação, com a “quebra

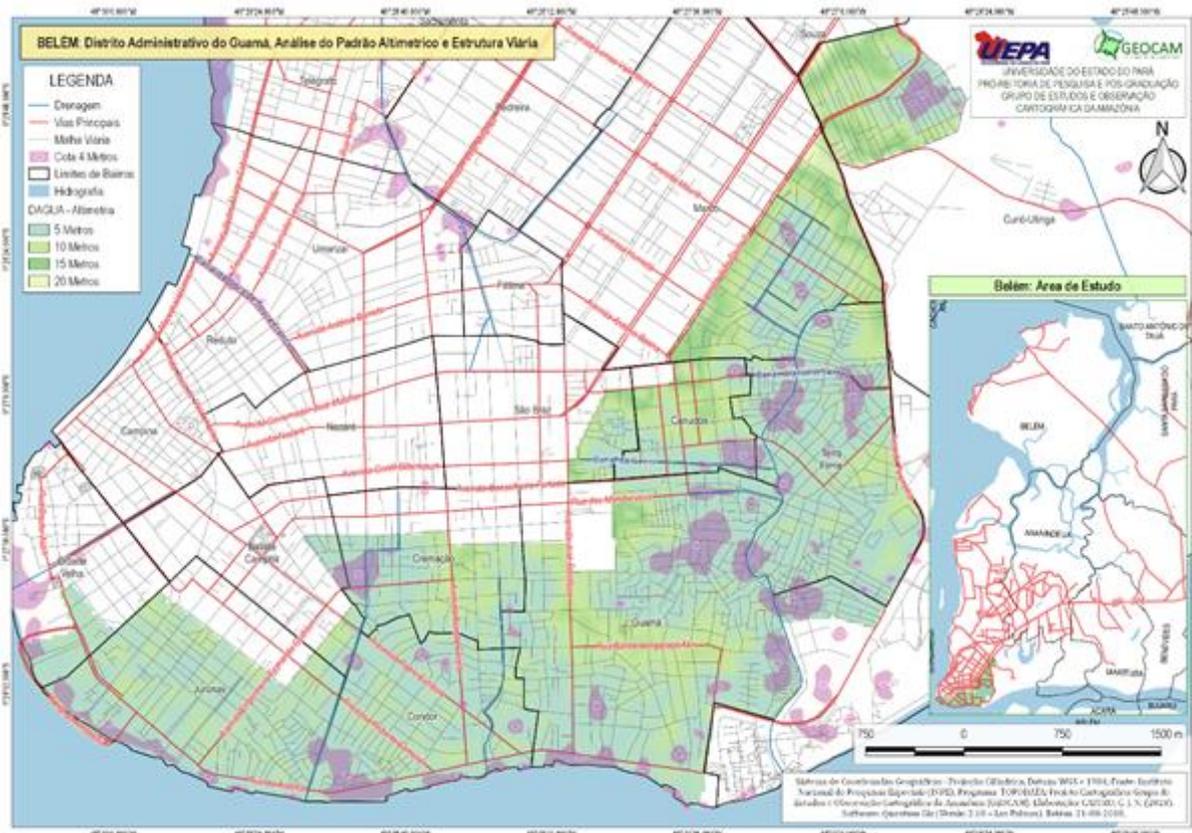
de monopólio”. Porém, a empresa inseriu uma nova linha de ônibus sem regime de compartilhamento, a linha 999 – *Curuçambá-UFPA*, a qual apresenta uma excepcionalidade na operação de linhas do terminal. A empresa Transurb (AE), empresa do grupo da AF, que já operava por anos através da linha 320 – *Tamoios* (atualmente sob a bandeira UFPA – Tamoios), teve acréscimo da linha 319 – *Terra Firme-Ver-o-Peso*, em operação única; também participou do regime de compartilhamento das linhas 305 – *UFPA-Icoaraci*, e na 321 – *UFPA-Cidade Nova 6*, conforme o quadro 3.

Diante de tais circunstâncias, é possível afirmar que a atuação do Estado viabilizou a partir do remanejamento de famílias para a abertura e requalificação de vias, reestruturou os circuitos de transportes, promovendo mobilidades socioterritoriais entre agentes transportadores, ampliando a capilaridade do serviço a partir de distintas demandas, porém, com predominância de indústrias, hospitais, universidades, e centros de comércio. Contudo, nos bairros do Dagua, por décadas os fatores altimétricos.

Para melhor aproximação acerca dos bairros que compõem o Distrito Administrativo do Guamá (Dagua) utilizou-se de imagem de Sensoriamento Remoto (SR), por uso de radar, conciliada com técnicas de digitalização de feições em ambiente de geoprocessamento, foi possível melhor identificar as áreas de baixada altamente suscetíveis a alagamentos, as quais apresentam espaços destinados para população de baixa renda (CARDOSO et al., 2006).

Neste momento, a representação cartográfica, mapa 6, está delimitando os 14,5 Km² do Distrito Administrativo Dagua, sendo evidente a concentração de áreas com perfil topográfico em 4 metros de altimetrias, são conhecidas como "áreas de baixadas" suscetíveis às constantes inundações, principalmente no inverno amazônico, quando se eleva o volume, a frequência, e os fenômenos de maré alta. Após sucessivos processos de geoprocessamento aplicados a análise do Distrito Administrativo Dagua, constatou-se que há 48 pontos suscetíveis a alagamentos. No total foram identificados 1,4 Km² de área no limite da cota altimétrica em 4 metros, equivalente a 9,66% da área total do Dagua.

Mapa 6: Distrito Administrativo - Dagua: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

O censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta que, em 2010, o Dagua possuía o total de 94.282 domicílios particulares e coletivos (V-001), destes 66.175 imóveis permanentemente ocupados (V-003), sendo o segundo maior percentual com 90,9% em ocupação. Sua população totalizava 356.641 pessoas residentes (V-014) ocupando a posição de distrito com maior contingente populacional. De tal modo, o Dagua possui a maior taxa de ocupação dentre os distritos administrativos, com 3,99 residentes por domicílios ocupados, com uma área urbana de 14,5 Km², o mesmo também possui a segunda maior média de habitantes por quilômetro quadrado, com cerca de 23.637 hab/Km².

Os bairros do Guamá, e Terra Firme (Montese) possuem maiores extensões de áreas suscetíveis a alagamento; ou seja, áreas com altimetria até 4 metros, caracterizada por regiões de ocupações precárias, e população fortemente dependente do serviço de transporte público. Diante do exposto, as intervenções urbanísticas promovidas durante a década de 1990 e início dos anos 2000, ampliaram o serviço de transporte público de passageiros a partir da requalificação de vias e/ou abertura das existentes.

Acerca deste aspecto, ao empresário, agente transportador, a ampliação da oferta de transporte público de passageiros foi possível a partir da ação do Estado garantindo a permanência dos grupos atuantes nestas áreas. O mercado imobiliário pouco tem influência nestes bairros, pois, o direcionamento destes grupos estava atrelado às condicionantes geográficas, e como visto no padrão altimétrico destes bairros, não há atrativos do ponto de vista da infraestrutura para a incorporação de novos terrenos e empreendimentos de médio e grande porte desejável ao mercado imobiliário.

Desta forma, os agentes transportadores ampliam suas ações a partir das intervenções do Estado. Por conta da crescente aglomeração urbana, as indústrias, como o Curtume Santo Antônio, migram para áreas cuja circulação viária permita manter sua capacidade de locomoção. Atualmente o distrito possui a maior densidade demográfica entre os distritos, com aproximadamente 23.600 habitantes por quilômetro quadrado, uma média de 3,99 habitantes por residência, em uma área de aproximadamente 14,5 Km².

A compreensão do Distrito Administrativo Guamá enquanto espaço periférico próximo ao centro urbano da cidade confere a oferta de transporte público em direção aos espaços hospitalares, universidades públicas, servindo também aos portos situados na porção sul do distrito. No entanto, por serem áreas com baixas cotas altimétricas em terrenos pouco valorizados, passaram a ser ocupados por elevado número de famílias carentes aglomeradas em pequenos cômodos, contudo a aglomeração da população carente nestes bairros periféricos garante a reprodução dos agentes transportadores, através das empresas concessionárias, a partir da demanda do centro urbano situado no Dabel. As empresas de transportes buscam assegurar suas territorialidades em porções dos centrais destes bairros, no entanto, a demanda contínua de fluxo de passageiros encontra-se nos terminais de passageiros da Universidade Federal do Pará.

2.3. DASAC – Distrito Administrativo Sacramenta

O distrito Administrativo Sacramenta (Dasac) situa-se no entorno do centro urbano de Belém, inicialmente a formação do distrito esteve vinculada às atividades portuárias, a extração de recursos e disposição de olarias. No distrito matadouro municipal de Belém compunha um dos principais equipamentos urbanos em meados de 1920, neste contexto, geograficamente a circulação pela baía do Guajará se estendia pelos igarapés - atualmente canalizados - da bacia do Una. No entanto, nas décadas seguintes os corredores viários passaram a se destacar no fluxo de veículos articulando os bairros do distrito seja para a região central ou para os demais

distritos, o Dasac apresenta uma densa rede de distribuição energética implantada para o suporte de atividades sofisticadas, estendidas nos principais corredores viários, a rodovia Arthur Bernardes, como principal eixo de circulação voltado ao atendimento das empresas transportadoras e portuárias, principalmente no atendimento da demanda do parque petroquímico, e do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans construído pelos militares em meados dos anos de 1940 (MENDES, 2017). As avenidas Senador Lemos, Pedro Álvares Cabral, Pedro Miranda, e Júlio César, articulam os bairros do Dasac. Para Cardoso, et al. (2006), as macrodrenagens realizadas na década de 1980, permitiu a infraestrutura bairros como Pedreira e Telégrafo, nas porções de áreas intermediárias, onde havia, em certa medida, condições de intervenção por parte do poder público.

Desta forma, um grupo de empresas concessionárias do serviço de transporte público de passageiros em atuação no distrito foram diretamente impactadas pelas obras e intervenções urbanísticas nos bairros do distrito. Para Portela (2005) as décadas de 1970 e 1980, são marcadas por fortes movimentos populares de luta pela permanência nas áreas de baixada dos bairros pertencentes a bacia do Una, aliados a abertura política que marca um dos maiores programas de intervenção urbanística de Belém, ainda para a autora, os agentes políticos da época divergiam quanto à justificativa originária do projeto. Desta forma o ex-prefeito de Belém no período de 1983-1985 (Almir Gabriel) afirmou que o Projeto de Macrodrenagem deve-se a partir da descoberta do surto de esquistossomose³¹ nas áreas de baixadas da Bacia do Una (PORTELA, 2005, pp. 145-146).

Na página seguinte, a autora resgata os argumentos pelo então governador (Jader Barbalho), o projeto teve sua origem a partir das reivindicações das camadas populares, organizadas em movimentos, resgatando uma dívida social em prol da parcela mais carente da população e que residiam de forma precária em áreas denominadas “baixadas” (p.147). Adiante a autora aponta a versão dos movimentos populares, que categoricamente afirmam ser uma conquista das classes populares das baixadas, os quais através de sua efetiva participação e mobilização em prol da melhoria de condições de vida acabará por interferir nas prioridades políticas. Desta forma, e considerando o cenário político formado em Belém no período,

³¹ O Ministério da Saúde (MS) caracteriza a esquistossomose como uma doença parasitária causada pelo *Schistosoma Mansoni*. Ainda para o ministério, inicialmente a doença é assintomática, mas pode evoluir e causar graves problemas de saúde crônicos, podendo haver internação ou levar à morte. No Brasil, a esquistossomose é conhecida popularmente como “xistose”, “barriga d’água” ou “doença dos caramujos”. Quando a pessoa adquire a infecção quando entra em contato com água doce onde existam caramujos infectados pelos vermes causadores da esquistossomose. Por fim, a infecção é prevalente em áreas tropicais e subtropicais, em comunidades carentes sem acesso a água potável e sem saneamento adequado.

acredita-se que tanto as questões sanitárias quanto sociais e urbanísticas foram justificativas utilizadas pelo Estado para firmarem o empréstimo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A obra de macrodrenagem alterou a disposição espacial dos moradores de áreas de baixada, afastando-os da periferia próxima, assentando-os nos bairros do limite do Dasac, ao passo que os bairros mais próximos ao centro foram os melhores dotados de infraestrutura. Nos bairros mais afastados como Maracangalha e Barreiro, os trabalhadores, principalmente os empregados, enfrentavam dificuldades na oferta de transporte para o ir e vir no deslocamento casa – trabalho, do mesmo modo os estudantes adolescentes na continuação de seus estudos enfrentavam problemas de deslocamento à continuação de seus estudos, serviços especializados de saúde demandam deslocamentos para o distrito central de Belém (Dabel). Assim, o transporte público acompanhou o movimento de dispersão da população para bairros mais afastados, e empresas que se limitavam a oferta do serviço em áreas consideradas “trafegáveis” viram neste remanejamento oportunidades de sua reprodução.

No início da década de 1990 empresas que operam no aglutinado entre os bairros do Marco e Pedreira, foram as primeiras a se deslocarem para o bairro da Maracangalha, atendendo também a porção central e sul do Barreiro. No que trata das empresas de ônibus, destaca-se a atuação da empresa Auto Viação Monte Cristo (AL) que foi uma das primeiras a operar no Dasac, inicialmente cobrindo a demanda do bairro da Pedreira a partir de sua via principal, avenida Pedro Miranda, pois já possuía operação no bairro Sacramento (figura 24 A e B).

Figura 24: Veículos da Auto Viação Monte Cristo, na linha Sacramento- Humaitá, em 1992 (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha na Sacramento Reduto - Marex - Bela Vista, em 1993 (B).



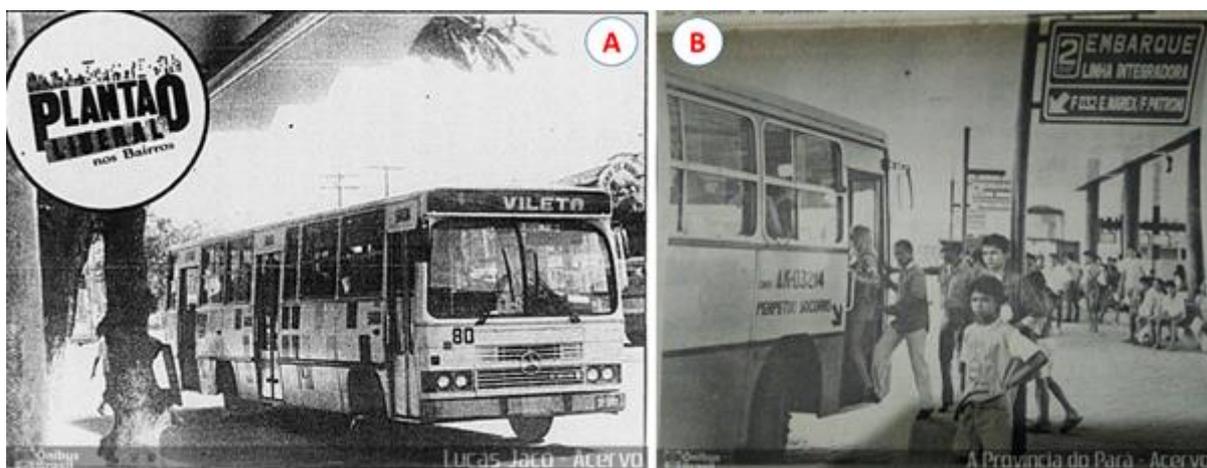
Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 a; 2019 d).

A Auto Viação Monte Cristo (AL) assegura sua territorialidade no bairro da Sacramento, a mesma já possuía a linha 027 – *Sacramenta-Humaitá* (atual 227) em operação na região central do bairro; contudo foi no início da década de 1990, aproveitando o processo de deslocamento populacional para a ocupação direcionada para o bairro da Maracangalha que a empresa implantou a linha 035 – *Sacramenta-Reduto* (Marex – *Bela Vista*), nos anos seguintes com acelerado processo de valorização do conjunto Bela Vista, a linha foi deslocada novamente para o conjunto CDP, alterando a linha para 035 – *CDP – Providência Ver-o-Peso* (atual 635).

Do mesmo modo, na década de 1990 a empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) possuía a operação nos limites do bairro do Marco, descendo no sentido do bairro da Pedreira, tinha como principal linha a *Vileta*, onde situava-se seu terminal na esquina da travessa Vileta com a Av. Duque de Caxias, em *Cliper* (Parada de ônibus de estilo futurista).

Na mudança, seu terminal foi deslocado para modernas instalações no bairro da Maracangalha, a empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) alterou o itinerário da linha Vileta, passou a ter a bandeira 031 – *Estação Marex-Ver-o-Peso* (atualmente 631), bem como a linha *Perpétuo Socorro*³², que após o deslocamento para as modernas instalações da Estação Marex, passou a ter a bandeira 032 – *Estação Marex-Felipe Patroni* (atual 632).

Figura 25: Veículos da Viação Perpétuo Socorro na linha Vileta, em 1989 (A); e outro da mesma empresa na linha Estação Marex - Felipe Patroni, em 1993 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Carvalho (2012); Jacó (2018 c).

Na figura 25, é observado o momento do embarque de passageiros, na estação o embarque era livremente realizado pela porta dianteira (*quando o embarque convencional se*

³² A linha atendia à crescente demanda da Paróquia de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, situada no início da rodovia Arthur Bernardes.

fazia pela porta traseira), sob a supervisão dos fiscais de linhas, cobradores e motoristas no momento de transbordo entre linhas da mesma empresa, ou seja, na estação era permitida a integração entre veículos com apenas o pagamento de uma tarifa. A Estação Marex, foi durante décadas, o melhor terminal de integração de Belém, as plataformas de embarque eram identificadas com o nome das linhas, onde os passageiros faziam a integração em um segundo ônibus da empresa com uso de uma única passagem.

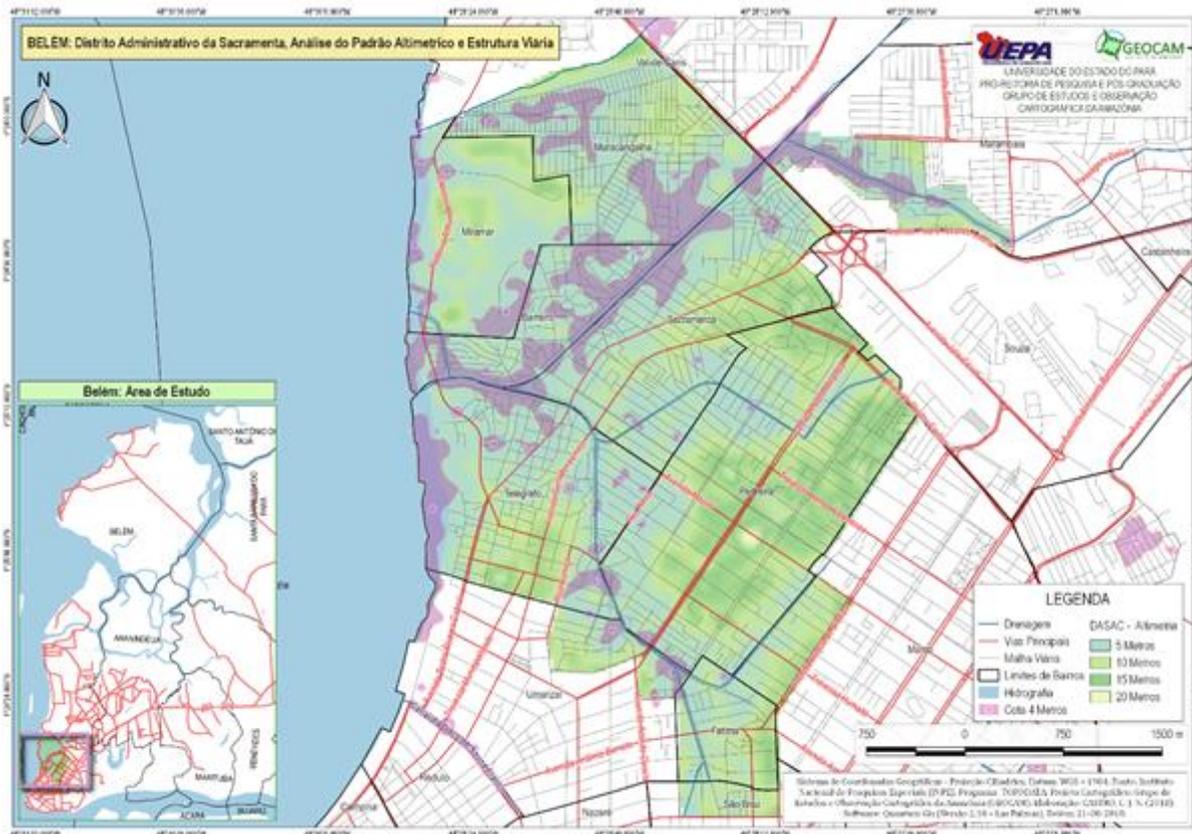
A Estação Marex, foi um marco no sistema de transporte público de passageiros de Belém, a Viação Perpétuo Socorro (AK) também operava com terminais de integração de linhas de ônibus no eixo da BR-316 (Pará – Maranhão), onde também detinha a operação em Ananindeua e Marituba. Porém, em Belém ela atendia comunidades pouco integradas situadas ao longo da rodovia Arthur Bernardes, a mesma atuava na linha 881 - *Outeiro Estação Marex*³³ na década de 1990, já demandava o serviço de transporte público, principalmente para atender a demanda das indústrias, fábricas e transportadoras destinada para a partir dos projetos de incentivos do Governo Federal, sob condução da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

O processo de expansão de linhas de ônibus no Distrito Administrativo da Sacramento (Dasac) apresenta características similares ao processo acompanhado nos demais distritos, ou seja, o Estado promove as reformas estruturantes (re)adequando e abrindo vias para que as empresas, e os agentes transportadores, possam expandir as operações do transporte público. Porém, nos bairros do Dasac, o fator altimétrico foi um dos elementos definidores para a diferenciação e desigualdade socioespacial do distrito a partir dos cursos hídricos.

Continuando a análise sobre o perfil altimétrico, no Distrito Administrativo da Sacramento há 38 pontos suscetíveis a alagamentos, e nestes foram identificados 2,2 Km² de área no limite da cota altimétrica em 4 metros, equivalente a 16,7% da área total do Dasac, sendo o distrito mais suscetível a inundações em Belém. Os bairros do Barreiro, Sacramento, Maracangalha, e a Marambaia (parte de Aglomerado Subnormal, não incluída no Distrito Administrativo do Entroncamento) possuem maiores extensões de áreas suscetíveis a alagamento; ou seja, áreas com altimetria até 4 metros, caracterizada por regiões de ocupações precárias, e população fortemente dependente do serviço de transporte público, (mapa 7).

³³ Operada com operação compartilhada, com a Auto Viação Icoaraciense (AR).

Mapa 7: Distrito Administrativo - Dasac: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Os registros do último censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam que em 2010, o Dasac possuía o total de 72.646 imóveis particulares e coletivos (V-001), destes 66.175 imóveis efetivamente ocupados (V-003), em termos percentuais neste distrito 91,8% dos domicílio particulares permanentes são efetivamente ocupados, sendo o maior registrado em Belém.

Em relação à população total, havia 356.641 pessoas residentes (V-014); em termos totais, o distrito encontra-se em terceiro lugar, dentre os demais municípios de Belém nas três variáveis apresentadas. Contudo, possui a segunda maior taxa de ocupação dentre os distritos administrativos, com 3,88 residentes por imóveis ocupados, com uma área urbana de 13,2 Km², o mesmo também possui a segunda maior média de habitantes por quilômetro quadrado com cerca de 19.444 hab./Km²; cabe frisar que a verticalização dos imóveis no Dasac possui expressão a partir da Av. Pedro Álvares Cabral sentido Dabel. Na representação, é visível o processo de qualificação de vias em contiguidade com o Distrito Administrativo de Belém (Dabel), a partir da avenida Pedro Álvares Cabral, o Dasac os bairros da Sacramento, Telégrafo, Barreiro, Maracangalha, e parte do Marambaia, possuem baixas cotas altimétricas (cota em 4

metros) e ausências de vias de grande volume de tráfego, tornando-se pouco atrativo ao mercado imobiliário, onde estas áreas apresentam características periféricas. Todavia, o terminal petroquímico Terminal Petroquímico de Miramar, Nicolau Bentes Gomes, hoje sob controle da Companhia Docas do Pará (CDP) cumpre papel de destaque a Belém, e expressa a excepcionalidade do bairro Miramar, podendo ser considerado um bairro efetivamente destinado ao estoque e armazenamento de produtos inflamáveis, onde de através de tais características o Estado, disciplinou e ordenou o uso do mesmo, é no Miramar que também encontra-se a articulação intra-regional de Belém, apontada por Almeida e Ribeiro (1989); Trindade Jr (2016).

Notadamente, o bairro Miramar possui relevância estratégica para o abastecimento de combustíveis de Belém e entorno, expandindo sua operação para outras regiões do estado do Pará, Miramar possui 1,5 km² de área total. Segundo dados divulgados em 2019, pela Companhia Docas do Pará (CDP)³⁴ desta área total 1/3, equivalente a 0,5 km², são distribuídas para a arrendamento de empresas petroquímicas onde se localizam 9 empresas, (tabela 2).

Tabela 2: Empresas do Setor Petroquímico, com arrendamento de Área no Terminal de Miramar (2018).

Arrendamento Empresas	Área Ocupada M ²	Área de Mov. Granéis
ESSO/COSAN	41.596	25.080 m ³
IPIRANGA Produtos de Petróleo - IPP	24.787	17.912m ³
LIQUIGÁS Distribuidora S/A	32.520	1.080m ³
PARAGÁS Distribuidora S/A	17.100	1.200m ³
PETROBRAS Distribuidora S/A - DISLEN	50.700	80.348m ³
PETROBRAS Distribuidora S/A	21.560	9.313m ³
PETROBRAS Transportes SA - TRANSPETRO	37.300	45.377m ³
PETRÓLEO SABBÁ S/A	26.788	15.833m ³
SHV GÁS	280.580	(720 Toneladas)
Total	532.931	193.143m³ (Apenas)

Fonte: Companhia Docas do Pará (CDP, 2019 a), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

Conforme se visualiza na tabela 2, as empresas possuem predomínio no bairro, sendo visível a concentração de 52,6% pela empresa SHV GÁS (SuperGasBras) inscrita sob o CNPJ nº 06.312.291/0001-30, atuante no território nacional. Também são perceptíveis as áreas de movimentação das empresas distribuidoras de Óleos Diesel, Álcool, Gasolina, Querosene de

³⁴ Disponível em: <https://www.cdp.com.br/terminal-de-miramar>, acessado em: 05/07/2019.

Aviação, dentre outros. Diante de tais circunstâncias, no contínuo o bairro Barreiro, com precárias condições de acesso viário, em virtude das condições altimétricas identificadas no limite com a Sacramenta, canal São Joaquim, e dos elementos limitadores do Miramar.

2.4. DAENT - Distrito Administrativo Entroncamento

O Distrito Administrativo do Entroncamento (Daent) possui em seus bairros, características particulares; sua formação inicial advém do processo de expansão do núcleo urbano de Belém, projetado para sua hinterlândia a qual no final do século XIX tinha no entroncamento da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) com o Ramal do Pinheiro (atualmente Av. Augusto Montenegro) um importante ponto onde se estabeleceram relações urbanas. Cabe destaque também, que nestes bairros é marcante a presença do planejamento dos militares, que ainda hoje asseguram grandes extensões em terrenos.

No processo de configuração dos bairros do Souza, Castanheira, e parte da Marambaia são expoentes que reforçam o papel desempenhado no planejamento adotado a partir de 1950. O primeiro acesso ao bairro da Marambaia foi através da estrada Tavares Bastos (na época ramal da Estrada de Ferro de Bragança), integrando ao conjunto Marambaia Velha (atualmente a região central do bairro). O segundo acesso deu-se pela Rua da Marinha, a partir do Ramal do Pinheiro (atualmente Augusto Montenegro) quando inaugurado o conjunto Nova Marambaia, figura 26.

Figura 26: Veículos da Viação Forte na linha Tavares Bastos, na década de 1980 (A); e outro da mesma empresa na linha Souza - Una, no ano de 1992 (B).³⁵



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2019 e); Sousa (2018).

³⁵ O modelo de ônibus da figura A, possui carroceria Condor no modelo Urbano, e ficou em planta entre os anos de 1970 a 1976, sendo também conhecido como Ciferal Paulista. Após a encarroçadora entrar em processo de falência a Thamco San Marino assume a planta de produção com outros modelos, tal como a figura B.

A Viação Forte (AF) foi uma das primeiras empresas a se estabelecerem nos bairros do Distrito Administrativo do Entroncamento (Daent), na década de 1970-1980 sua garagem situava-se na avenida Almirante Barroso, ao lado do Estádio Francisco Vasques (Souza). Com a consolidação dos conjuntos habitacionais, Gleba I e II, no bairro da Marambaia, a empresa teve sua expansão operacional para Ananindeua, inicialmente pela então rodovia Augusto Montenegro até a estrada do Benjamim, acessando a rodovia Transcoqueiro sentido Una em Ananindeua, quando a empresa já reforçava sua operação com as demais linhas que de fato assegurariam e asseguram sua predominância no município de Ananindeua conforme se verá na próxima sessão.

A empresa Rápido Dom Manoel (AG) foi pioneira no serviço de transporte público de passageiros em Belém, suas linhas operam inicialmente no limite da primeira légua patrimonial, e atende bairros como a Pedreira, contudo a mesma tinha seus terminais em bairros como o Curió-Utinga, que naquele momento já era um aglomerado de ocupações não planejadas, por estarem em desnível em direção a baixas cotas altimétricas. Salienta-se que a ocupação do originária do Curió-Utinga a partir do acesso da avenida Almirante Barroso, formou a demanda por transporte público, quando em 1993 a empresa operava na linha 040 - *Curió Utinga- Presidente Vargas*, deslocou seu terminal para o bairro do Castanheira, conforme a figura 27.

Figura 27: Veículos da Rápido Dom Manoel na linha Castanheira Presidente Vargas, em 1996 (A); e outro veículo da mesma empresa na linha Castanheira - Ver-o-Peso, em 2000 (B).



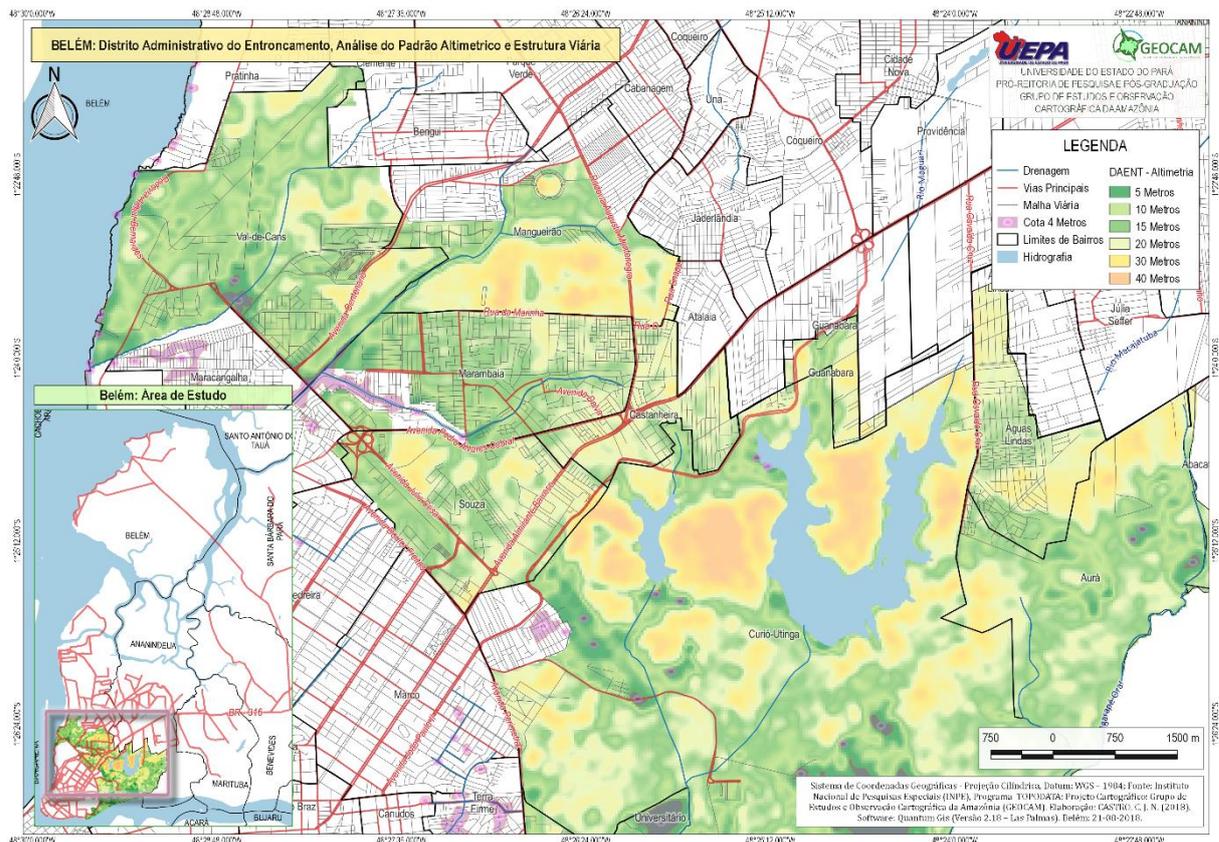
Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 d; 2017 b).

Na segunda metade da década de 1990 a linha passou a operar com a bandeira *Castanheira-Presidente Vargas (atual ordem 440)*. Ainda neste período, a empresa desmembrou a operação a partir da linha *444 – Castanheira-Presidente Ver-o-Peso*, tendo como atrativo em seu itinerário o Shopping Center Iguatemi, situado no bairro Batista Campos, atendendo a demanda de consumidores e trabalhadores do mesmo.

A partir da leitura sobre a disposição dos distritos administrativos, conforme o mapa 8, é possível inferir que o limite do poder público municipal ao promover o recorte territorial dos mesmos, separou para segregar esta porção do Distrito Administrativo do Entroncamento (Daent), mesmo que ela não apresentasse coerência espacial com o Distrito Administrativo do Guamá (Dagua) a qual foi vinculada. Mesmo que a empresa possuísse o ponto terminal de suas linhas do Dagua, a sua operação se consolidava no Distrito Administrativo da Sacramenta (Dasac) tendo no bairro da Pedreira maior volume de passageiros.

Diferente dos dois distritos anteriores, o Distrito Administrativo Entroncamento não possui características de Área de Baixada, este apresenta-se com um perfil altimétrico médio de 10 a 20 metros. O mesmo destaca-se pelo “cinturão institucional” (TRINDADE JR, 2016). Decerto, apenas cinco vias expressam a conexão entre os demais distritos são elas a rodovia Arthur Bernardes, Av. Independência, Av. Pedro Álvares Cabral, Av. Almirante Barroso, e mais recentemente Av. João Paulo II; porém, duas delas expressam o contato com os dois principais corredores urbanos da Região Metropolitana de Belém (RMB) a Rodovia Federal BR-316 e Av. Augusto Montenegro, (mapa 9).

Mapa 8: Distrito Administrativo - Entroncamento: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

De acordo com os registros obtidos no último censo demográfico IBGE, em 2010, o Daent registrou o total de 38.065 imóveis em domicílios particulares e coletivos (V-001), sendo 34.313 domicílios particulares com ocupação (V-003), com 90,1% expressa considerável percentual de domicílios efetivamente ocupados, para um total de 126.398 pessoas residentes (V-014); onde a média de habitantes por domicílios é de 3,68 habitantes por domicílios que se distribuem em 20,3 Km², cabe ressaltar que ajustes ocorreram na base cartográfica, onde foram extraídas as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano.

Deste modo, a média de habitantes ficou em aproximadamente 6.200 habitantes por Km², também cabe destaque para o processo de ocupação dos conjuntos habitacionais Verdejantes I, II, e III bairro de Águas Lindas (porção Belém), que por sinal contemplou a empresa Transporte Águas Lindas (BL) a qual surgiu a partir dos capitais da Viação Perpétuo Socorro (AK) que expandiu sua operação para o bairro Maracangalha (Dasac), após as conclusões da Macrodrenagem da Bacia do Una.

Contudo, no Daent encontra-se o maior entroncamento viário da Região Metropolitana de Belém, com o maior volume de tráfego viário, para Castro (2015) o complexo viário do entroncamento concentrava em 2010, a soma de 158 operações, distribuídas em 113 linhas, operadas por 30 empresas de ônibus urbanas. Apesar da centralidade posta, observa-se que nos últimos anos, e após a conclusão dos túneis e elevado, o entorno foi impactado com a intervenção estrutural e econômica na área, reduzindo a possibilidade de estacionamentos para os veículos e distanciamento entre pontos de embarque e desembarque de passageiros.

Assim, com os novos direcionamentos são visíveis na paisagem a saída de empresas do setor de comércio médio e grande, as que permanecem na área tem como foco um público mais popular que utiliza do transporte público, com os ônibus (regulados ou não pelo poder público municipal de Belém) em concorrência com as linhas de ônibus concedidas pelos demais municípios da Região Metropolitana, bem como a atuação dos veículos à margem da desta regulamentação.

2.5. DABEN - Distrito Administrativo Benguí

O Distrito Administrativo Benguí teve sua formação atrelada a processos de ocupações urbanas (legais e ilegais) as quais refletem na diferenciação socioespacial dos bairros do mesmo. Os conjuntos habitacionais populares, conjunto residenciais horizontais, foram implantados sob o contraste das ocupações espontâneas e as conduzidas pelos movimentos populares de luta pelo direito à moradia. Nas últimas décadas, setores econômicos ligados ao comércio e à oferta de serviços expressam seus deslocamentos para os bairros do distrito, principalmente com a consolidação de vias de trânsito e de transporte, como as avenidas Augusto Montenegro e Independência que reforçam a centralidade destes setores.

Na década de 1990, quando alguns conjunto habitacionais e os espaços ocupados “espontaneamente” demandam novas linhas de ônibus, empresas como a Nova Marambaia (AT) acompanharam os vetores de crescimento populacional dos bairros, ampliando a oferta do serviço a fins de prover a demanda dos bairros do Mangueirão, Benguí, São Clemente, Parque Guajará, Tapanã. Naquele período, o Benguí apresentava fortes características de área rural. A população residente possuía comportamentos da Belém rural, o que se evidencia na figura 28-A, que situa o final da linha *Benguí-Ver-o-Peso (atual 663)*.

Figura 28: Precariedade no Acesso ao Transporte no Benguí, na década de 1990.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 e; 2015 f).

A empresa Nova Marambaia (AT) sempre teve presença marcante no bairro Benguí, desde a formação do mesmo a empresa manteve suas linhas em operação, contudo, com o processo de abertura da rodovia dos Trabalhadores, a empresa passou a contar com a concorrência com a Viação Perpétuo Socorro (AK) que passou a operar a partir do bairro de Val-de-Cans, Mangueirão e Benguí (figura 28-B). Porém, a partir da abertura dessas vias as empresas Viação Perpétuo Socorro (AK) e Nova Marambaia (AT) passaram a uma disputa territorial, e as movimentações desta se expressavam à medida que o Estado estimulava a criação de novas linhas de ônibus em regime de compartilhamento.

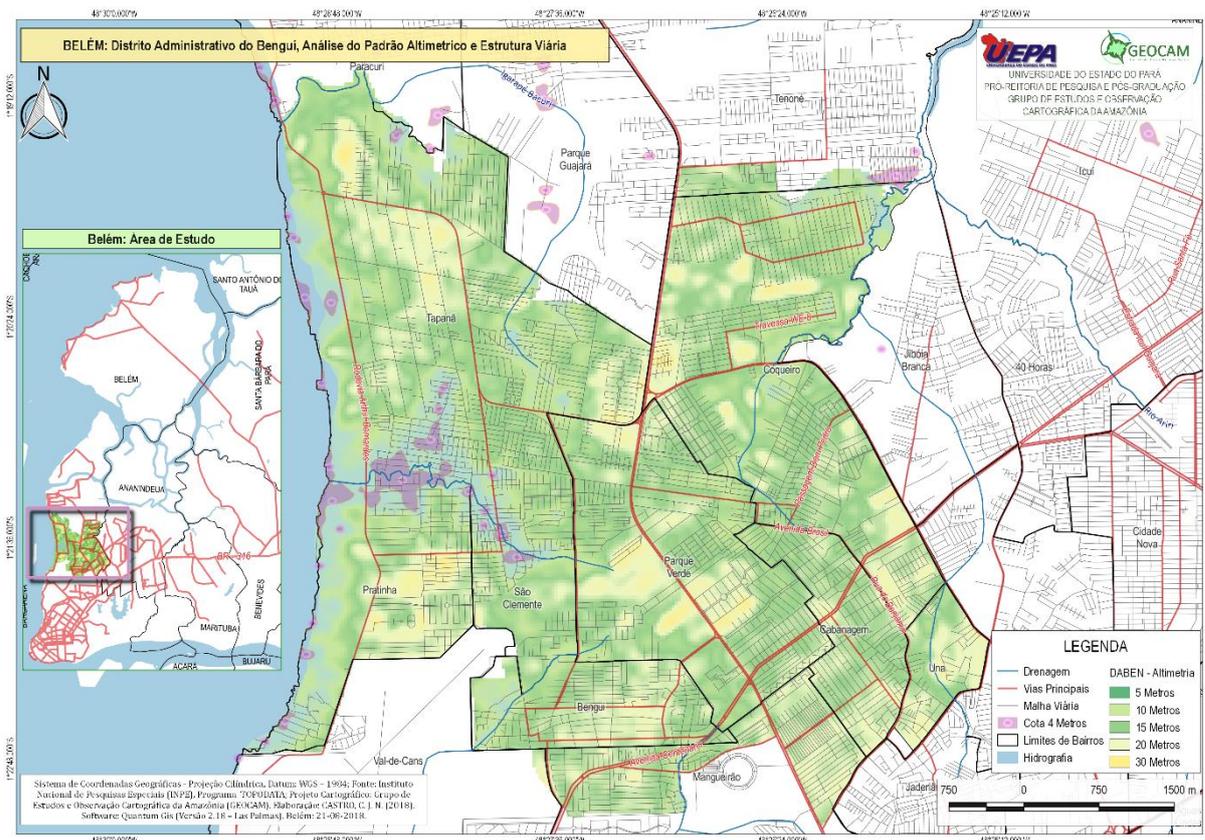
Dessa forma que as mesmas passaram a dividir no bairro da Pratinha, a linha 638 – *Pratinha-Presidente Vargas* com 8 veículos para cada, ampliando a oferta do serviço de transporte público. À medida que estes espaços apresentavam consolidação de sua população, as empresas acirravam suas disputas territoriais, cabe ainda destacar, que a Empresa de Transportes Nova Marambaia (AT), alterou o itinerário da linha 756 – *Catalina-Presidente Vargas*, que passou a trafegar pela Av. Júlio César (no trecho da Av. Almirante Barroso e a Av. Pedro Álvares Cabral) ida e volta, no trecho antes exclusivo das linhas da Viação Perpétuo Socorro (AK).

A Nova Marambaia (AT) também possuía destaque na operação das linhas no bairro Coqueiro (de Belém) a qual destacava-se pela operação na linha 059 – *Conjunto Maguari-Praça da Bandeira* (atual 759), na 061 – *Satélite-Felipe Patroni* (Atual 761), e na 062 – *Satélite Ver-o-Peso* (atual 762). Onde início dos anos 2000 as negociou com a empresa Belém-Lisboa (AC).

No Distrito Administrativo Benguí, as vias articulam os fluxos entre os demais distritos, e integrando-os ao principal corredor urbano da metrópole, a lógica apresentada por Mendes (2014), quando as transformações urbanas na avenida Augusto Montenegro, reafirmando-a como importante eixo de ligação da área central de Belém, ao mesmo tempo em que esta configura uma nova centralidade a partir da rede de comércio e de serviços que se instalam ao longo da avenida (RIBEIRO, 2018). A movimentação de pessoas e mercadorias foi oriunda do processo de penetração das indústrias que se instalaram nas margens da rodovia Arthur Bernardes e, no processo de articulação regional disciplinaram o circuitos de transporte de carga, principalmente as que demandam de veículos maiores e de trânsito mais lento, para a rodovia do Tapanã, atravessando a Augusto Montenegro e acessando a rodovia Mário Covas em seguida a rodovia BR-316, à destino.

A Auto Viação Icoaraciense (AR) possuía predomínio operacional no distrito Administrativo de Icoaraci, porém garantia a articulação operacional no Daben, a partir da linha *057 - Pedro Teixeira-Presidente Vargas (atualmente 757, com a bandeira Jardim Europa – Presidente Vargas)* que partia do entroncamento da avenida Augusto Montenegro com a rodovia do Tapanã, seguindo para o centro de Belém a partir da rodovia Arthur Bernardes (ida e volta) atendendo aos deslocamentos entre estes importantes vetores de acesso no Daben (mapa 9).

Mapa 9: Distrito Administrativo - Benguí: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Em termos altimétricos, o distrito possui variação de cotas, o que permite afirmar que a avenida Augusto Montenegro foi projetada na melhor porção geográfica, mantendo-se com perfil variando entre 5 e 10, em terrenos considerados elevados e estáveis, minimizando problemas relacionados a enchentes. No que trata das áreas sujeitas ao regime de inundações, são observadas na região do igarapé do Mata Fome, quando para Silva e Bordalo (2017, p. 430) ainda na década de 1980, a população carente aproveitando-se da infraestrutura dos conjuntos habitacionais construídos pela Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB) e pelo Instituto de Assistência dos Servidores do Estado do Pará (IASSEP), passaram a ter nos arredores as ocupações espontâneas, com precárias moradias construídas em terrenos privados ou públicos, por uma parcela da população sem condições de compra formal.

Adiante os autores caracterizam as condições de moradias na área do entorno ao igarapé:

A várzea do Mata Fome está tomada por essas ocupações, que se dão inicialmente por meio do desmatamento, da construção de palafitas e estivas de madeira. A partir da reivindicação dos moradores por infraestrutura urbana junto à prefeitura ocorre a segunda fase, que são os aterramentos, que se dão primeiramente com lixo ou outros

detritos como caroço de açai e serragem, depois vem o aterro definitivo que é feito com laterita ou piçarra (SILVA; BORDALO, 2017, p, 433).

Quando se analisa a cartografia do distrito são perceptíveis as mudanças entre os dois principais eixos de circulação do distrito, a rodovia Arthur Bernardes que desempenha o papel de atender precariamente as demandas locacionais da população de baixa renda, e aos setores voltados a logística de cargas que acessam os terminais nas margens da baía do Guajará, e o processo de valorização do eixo da avenida Augusto Montenegro que passou a desempenhar papel importante para o desenvolvimento do capital imobiliário que se concentrou em suas margens dotando-a de conjuntos habitacionais frontais, relegando a população dos fundos a condições de precariedade no acesso à rede de transporte.

Destarte, sob este cenário que as empresas de transporte atuaram configurando seus territórios no interior dos bairros do Distrito Administrativo do Benguí, algumas com uso de caçambas próprias promovendo mesmo que precariamente o recapeamento das vias principais, onde seus veículos circulavam mitigando interrupções no atendimento do transporte público.

Quanto aos registros obtidos do censo demográfico IBGE, em 2010, o Daben totalizou 84.499 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 84.423 domicílios particulares com ocupação (V-003), em termos percentuais 89,9% dos domicílios são efetivamente ocupados. Naquele ano, foram recenseadas 126.398 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é de 3,68 habitantes, dispersos em 20,3 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites oficiais do Daben³⁶, sendo o distrito como maior área urbana efetiva. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 9.880 hab./Km²; o distrito apresenta a inserção dos novos vetores de dispersão urbana da cidade de Belém, sob os rótulos iconográficos da “Nova Belém”.

Os conjuntos habitacionais da década de noventa Trindade Jr (2016), os condomínios residenciais às margens dos principais eixos viários consolidados até a primeira metade da década dez (GOMES; LIMA, 2015), recentemente com a forte atuação dos promotores imobiliários e o mercado de condomínios residenciais fechados e a reestruturação urbana (MENDES, 2014).

³⁶ Todos os ajustes realizados em base cartográfica, viabilizaram a melhor aproximação de análise no recorte, onde foram extraídas da malha as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano.

Momento pelo qual as requalificações viárias com a abertura de novas vias, tais como avenida Independência e Centenário, trouxeram novas possibilidades de circulação e rentabilidade aos promotores imobiliários. Neste processo, os agentes transportadores (re)organizaram os itinerários de suas linhas, com a anuência do poder público municipal, as linhas mais rentáveis às empresas, tiveram sua frota reforçadas para atender aos empreendimentos que se consolidaram no distrito ou as proximidades deles, como os shoppings: *Shopping Bosque Grão-Pará*³⁷ e *Parque Shopping Belém*³⁸, foram reforçadas, tais como a linha 860 – *Tapanã-UFPA*, operada em regime de compartilhamento pelas empresas Nova Marambaia (AT) e Viação Guajará (AI), possui quatro veículos, dois de cada empresa para cumprir 51,4 quilômetros por viagem, dessa forma o distanciamento operacional médio era de 12,8 Km entre veículos (sem considerar os momentos de parada), sendo a linha urbana com insuficiência de frequência operacional no terminal de passageiros da UFPA, alcançando níveis de insustentabilidade (CASTRO, 2012).

Os apontamentos em 2012, quando na pesquisa de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) assinalamos a insustentabilidade da linha que possuía naquele momento apenas 4 veículos, sendo dois de cada empresa (CASTRO, 2012). Naquele momento, os dois *Shoppings Centers* assinalados acima, ainda estavam em fase de construção e concepção. A partir da inauguração do *Parque Shopping Belém* em 25 de abril de 2012, situado na avenida Augusto Montenegro no bairro do Parque Verde, não foi suficiente para ampliação da frota da linha 860 – *Tapanã-UFPA*. No entanto, meses antes da inauguração do *Shopping Bosque Grão-Pará*, situado na Av. Centenário (com lateral para a rodovia dos Trabalhadores) por onde a linha transita no bairro Val-de-Cans; prestes a inauguração, que ocorreu em 27 de agosto de 2015; a linha 860 apresentou o acréscimo de 10 novos veículos, sendo cinco de cada empresa operadora (AT e AI), a ampliação se fez sem alterações no itinerário da linha que continua a cumprir 51,4 Km percorridos por viagem; atualmente a frequência média entre veículos atinge 3,7 Km entre veículos na linha (novamente desconsiderando os intervalos de descanso).

Destarte, afirma-se que as intervenções do mercado imobiliário incidiram no modelo operacional das empresas com atuação no Distrito Administrativo Benguí, a articulação do

³⁷ Em consulta ao Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) se identificou que Shopping Center Bosque Grão Pará, inscrito sob CNPJ 26.769.130/0001-87, é nome fantasia da empresa Condomínio do Shopping Grão Pará (consulta a base nacional em: 12-06-2019).

³⁸ Novamente em consulta ao Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) se identificou que Parque Shopping Belém, inscrito sob CNPJ 09.268.761/0001-01, é nome fantasia da empresa Norte Shopping Belém S/A (consulta a base nacional em: 12-06-2019).

mercado imobiliário, com setores de comércio, e serviços que se dispersam para o eixo viário da avenida Augusto Montenegro, foram intervenções as quais os agentes transportadores acompanharam no processo de reprodução de seus capitais.

2.6. DAICO – Distrito Administrativo Icoaraci

O processo de formação urbana do Distrito Administrativo de Icoaraci esteve desde sua gênese ligada ao processo de formação das cidades amazônicas, neste distrito são possíveis identificar quatro fases de constituição socioespacial. A primeira fase, no século XVIII, com doação de terras às famílias Sebastião Gomes de Souza, que após se apropriarem das terras e darem uso a partir de fazendas, as transformaram em colônias de abrigo a hansenianos, segregando os doentes do convívio social, após este momento transformou-se em povoado³⁹. A segunda fase, se estendeu até a segunda metade do século XIX, quando o povoado é elevado à categoria de vila e a partir de 1950 progride no âmbito administrativo a condição de distrito administrativo subordinado a Belém.

No intervalo de 1950 a 1970, o Estado induz a maior integração do Daico à metrópole, é neste momento que a atividade industrial é direcionada para o distrito, conduzindo novos fluxos da dispersão urbana a partir dos bairros Cruzeiro e Ponta Grossa, em direção a estrada Velha do Outeiro, que contorna o rio Maguari. Com o processo de crescimento industrial, a partir da década de 1970, o autor aponta para a quarta fase, marcada pela forte intervenção estatal, quando através de programas, projetos e políticas públicas dotou o Daico de infraestrutura necessária à reprodução das empresas situadas no distrito industrial de Icoaraci.

Com a crescente demanda por transportes, em virtude da concentração de empresas e instalações do distrito industrial de Icoaraci, o Estado promoveu a construção de conjuntos habitacionais junto a Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB), o maior deles marcadamente situado no bairro Campina de Icoaraci. Consolidada a aglomeração de pessoas residentes e a necessidade conexão com o centro da metrópole que se formava através da Lei de Constituição Federal - LCF 14/1973; que “Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza” (BRASIL, 1973).

³⁹ Esta prática também foi identificada na formação do bairro Guamá, que também serviu para o abrigo de pessoas com doenças incuráveis na época.

O Distrito Administrativo Icoaraci possui como expoente a operação da Viação Icoaraciense (AR) que por décadas deteve o monopólio operacional das linhas de ônibus nos bairros do mesmo, principalmente no Paracuri, Agulha e Campina de Icoaraci, onde os conjuntos habitacionais entregues pela Companhia de Habitação (COHAB) lhes garantiu demanda satisfatória de passageiros do sistema de transporte. Entretanto a empresa tinha na extremidade sul do distrito, no bairro do Tenoné, papel de destaque ao operar nas duas principais vias de ligação ao distrito de Icoaraci, a rodovia Arthur Bernardes e avenida Augusto Montenegro.

A atividade industrial demandava o deslocamento de elevado volume de trabalhadores para as indústrias que se direcionava, principalmente para o bairro da Maracacuera, notadamente um bairro destinado às fábricas que acessaram áreas situadas às margens da estrada da Maracacuera e estrada Velha do Outeiro. Neste movimento, a empresa Icoaraciense (AR) ampliava sua rentabilidade, pois promovia o deslocamento da população adensada nos conjuntos habitacionais, e provia o transporte dos trabalhadores das fábricas concentradas nas margens das duas estradas. Contudo, a empresa passou a contar com a população de baixa renda que acompanhou o movimento de ocupações espontâneas que se direcionou dos eixos da rodovia Arthur Bernardes e Augusto Montenegro em direção aos bairros de Icoaraci.

A Viação Icoaraciense (AR) mantinha o seu território bem estabelecido nos bairros do Distrito Administrativo Icoaraci (Daico), a oferta do serviço de transporte público nos bairros sempre divulgava nos jornais locais a expressiva aquisição de veículos novos, dentre estas aquisições publicadas nos jornais da capital, após consultas aos acervos de jornais por estudiosos em ônibus, foram identificados os seguintes encartes (figura 29).

Figura 29: Encartes de jornais, com divulgação de renovação de frota da viação Icoaraciense, em 1988, 1989, 1996, e 1997.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 c; 2017 d; 2017 e; 2017 f).

Em 1988, a Viação Icoaraciense em publicação descreve a demanda crescente de passageiros de Belém e Icoaraci, de maneira separada, mesmo pertencendo a Belém, o distrito é identificado a parte, com a aquisição de 8 novos veículos incorporados a frota; no ano seguinte, em 1989, a empresa incorpora outros 10 veículos a frota, sustentando o monopólio operacional em Icoaraci. Ainda se tratando da figura 30, no ano de 1996, a empresa trouxe inovações com “ares de inovação” quando passou a instalar aparelhos televisores internos nos veículos, no ano seguinte a Icoaraciense (AR) realizou uma das maiores aquisições de veículos registrada em jornais, foram mais de 12 veículos novos incorporados às linhas da empresa, todos de chassi Scania⁴⁰, com motorização mais potente para a época.

Contudo, os investimentos em melhorias, com aquisições de novos veículos não foi suficiente para a Viação Icoaraciense (AR) assegurar seu monopólio no Daico, pois em 1997, o poder público municipal, através da Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) enfim consegue a quebra do monopólio:

⁴⁰ A motorização embarcada nos veículos correspondia a **F113HL**, estes ônibus de motor dianteiro convencional, suspensão alta, variando a potência em: 203 cv / 220v c / 303 cv 310 cv, popularmente conhecido no Brasil, como o boi bandido é o mais forte do rebanho, o qual não era qualquer condutor que conseguia controlar a potência do motor. Assim, neste ônibus o motor possuía um arranque tão forte que os motoristas costumam a sair em segunda marcha na maioria das vezes.

Em 1997, por ocasião da "quebra do monopólio" na operação do transporte coletivo em Icoaraci, a definição das empresas que iriam operar as novas linhas ocorreu a partir de negociação entre a CTBel e os empresários. As novas linhas foram concedidas às empresas que já detinham a operação exclusiva nas áreas por elas acessadas. Por exemplo, foi concedida à principal empresa que atuava em Icoaraci a operação, em consórcio, na Rodovia do Tapanã, onde ela não atuava anteriormente. De acordo com o estudo, a empresa foi beneficiada pela 'quebra do monopólio', "uma vez que passou a operar todas as linhas em consórcio com outras empresas, ampliando sua área de operação" (MERCÊS, 2010. S-p).

Os questionamentos do monopólio no distrito de Icoaraci eram recorrentes, porém todas as novas linhas concedidas na época tiveram seus terminais finais e intermediários situados no Distrito Administrativo do Outeiro (Daout); ou seja, se justificava a quebra do monopólio nos bairros de Icoaraci com as linhas destinadas ao distrito do Outeiro, em uma clara estratégia de promoção das sobreposições de itinerários sobre as linhas da Viação Icoaraciense (AR) nenhuma das duas empresas beneficiadas com as novas linhas na época - a Viação Perpétuo Socorro (AT) e a Nova Marambaia (AT), instalaram uma única linha nos bairros do Distrito Administrativo de Icoaraci. Nos anos seguintes, a empresa Viação Icoaraciense (AR) desmembra seus capitais entre as empresas (quadro 4).

Quadro 4: Empresas originárias ou com vinculação de Capitais com a Viação Icoaraciense.

EMPRESAS VINCULADAS A AUTO VIAÇÃO ICOARACIENSE	
AV - Autoviária Paraense ⁴¹	CE - VIP Icoaraci Ltda
AZ - Autoviária Bragantina	CF - Via Norte
BJ - Vialoc	CG - Transcool
BR - EuroBus.	CJ - VIP Premium
BP - Viação Princesa	CN - Expresso Marajoara
BQ - Transportes Bom Sucesso	CR - Transportes Montenegro

Fonte: Castro (2015, p. 93) elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

Naquele momento identificada, a vinculação ao grupo econômico da empresa Boa Esperança que atua em linhas intermunicipais e interestaduais, e no passado dividiam garagens e suportes em manutenções, quando necessário. Após realizar o processo de fragmentação dos capitais a mesma deixa definitivamente de operar entrando em regime de falência.

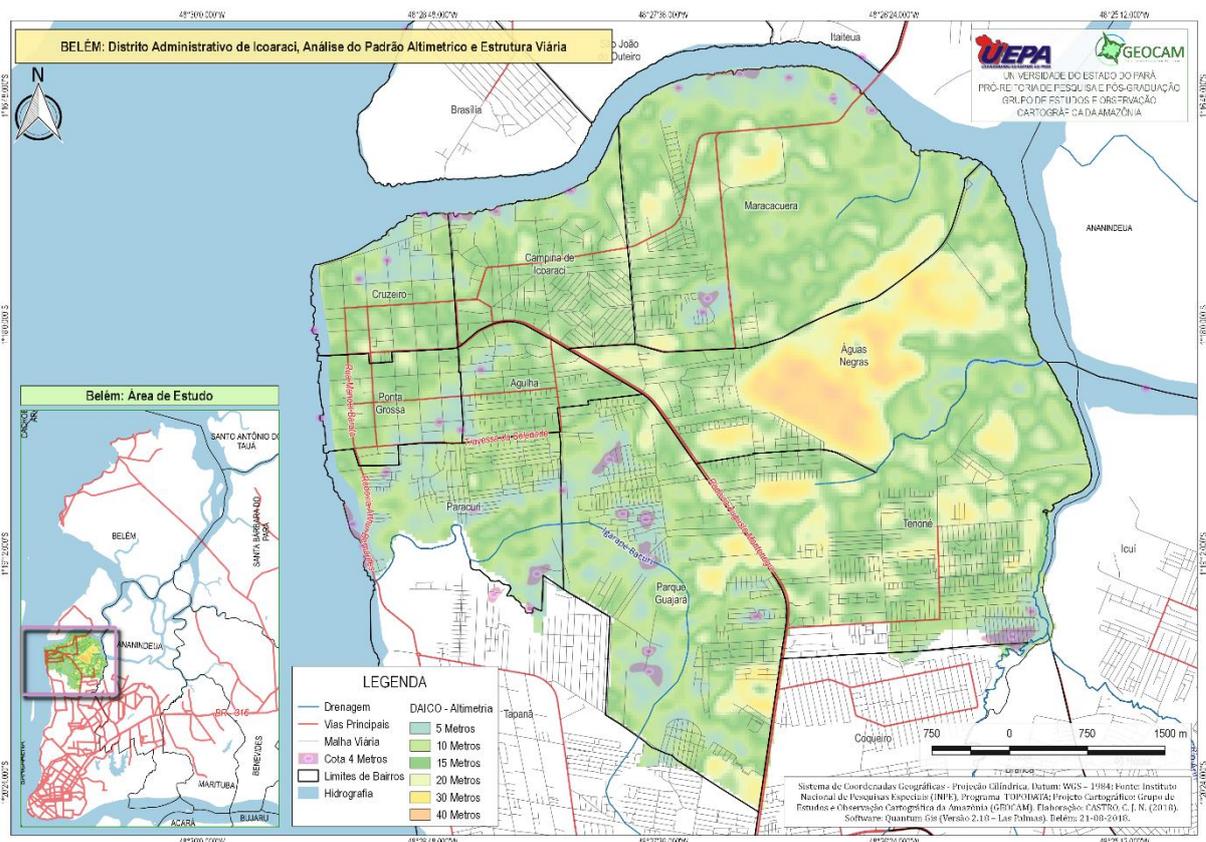
Neste momento, o distrito industrial encontra-se consolidado e em pleno funcionamento, as fábricas, madeireiras, e transportadoras situadas na área industrial, demandam o serviço de transporte público de passageiros nas primeiras horas do dia, o que acabava por estimular o adiantamento dos horários de circulação das linhas urbanas, pois estas

⁴¹ A confirmação da divisão de capitais para esta empresa deu-se a partir de consulta pormenorizada a fontes, pois esta empresa foi adquirida por compra; ou seja, não houve transferência de capitais físicos como ônibus, compartilhamento de linhas, ou garagens.

tinham que partir de Icoaraci, vir ao centro de Belém, e retornar com os trabalhadores das fábricas. Assim, a empresa mantinha as linhas até São Brás, pois estas encurtaram ou possuíam itinerários maior, agilizando o movimento no transporte de passageiros para a mudança de turno nas empresas do distrito industrial de Icoaraci.

Nos bairros do Daico há diferenciações no desenho das vias, o pequeno núcleo urbano originário favoreceram ao desenho dos bairros Cruzeiro e Ponta Grossa com quadras (ou quarteirões) bem definidos. No contexto atual, apresentam áreas dotadas de melhores infraestruturas no distrito e despontam como bairros de ocupação antiga característica do desenho urbano do século XIX. Na avenida Augusto Montenegro, principal via de acesso à área central de Belém, divide os bairros do distrito no sentido noroeste, sempre conservando a cotas altimétricas estáveis com os demais bairros, o que a difere da rodovia Arthur Bernardes, que por atravessar áreas inundáveis, seu trânsito encontra-se sujeito a interrupções por questões geográfica ligadas a processos de inundações, principalmente no entorno do igarapé Paracuri, assinalado no mapa 10.

Mapa 10: Distrito Administrativo - Daico: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Na representação cartográfica, são observadas as áreas de menor cota altimétrica onde a população de baixa renda que passaram a ocupar áreas não aproveitáveis pelo capital imobiliário que se projetou para o eixo da avenida Augusto Montenegro nas décadas de 1990 e 2000, aproveitando-se dos terrenos elevados e estáveis os condomínios residenciais fechados, expressaram maior desigualdade socioespacial, pois estes se estabeleceram na frente dos principais eixos viários, ao longo do tempo com o processo de periferização nos fundos, as populações residentes passaram a ter sérios problemas de mobilidade, e de acesso à rede de transporte que se orientava pelos principais eixos viários.

Nos registros obtidos do censo demográfico IBGE, em 2010, o Daico possuía 49.675 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 44.614 domicílios particulares com ocupação (V-003), em termos percentuais 90,5% dos domicílios são efetivamente ocupados. Naquele ano, foram recenseadas 167.035 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é considerada elevada, em 3,74 habitantes, dispersos em 18,3 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites oficiais do Daico⁴². Assim sendo, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 9.127 hab./Km². O distrito apresenta a inserção dos novos vetores de dispersão urbana da cidade de Belém, porém com forte tendência a população de baixa renda que ocupam área com precárias infraestruturas urbanas, inclusive as relacionadas aos transportes, onde o circuito de transporte alternativo por décadas possui forte aceitação entre os passageiros de camadas populares, incidindo diretamente nas empresas operadoras.

As áreas de assentamento precário, situam-se nos fundos dos conjuntos habitacionais e condomínios fechados que margeiam as principais vias de circulação, sendo expressiva a desigualdade na distribuição viária, com precariedade de acessos nos bairros Paracuri e Parque Guajará. No outro extremo, as indústrias situadas nos bairros Maracacuera e Águas Negras exercem papel similar, porém como sua natureza de apropriação do espaço não depende exclusivamente de elementos altimétricos, podendo ter variação em grandes extensões da propriedade, a mesma reprime o processo de dispersão novos assentamentos precários em terrenos valorizados.

Assim, os poucos processos de ocupação que se fixam nos terrenos ao entorno das indústrias, se especializam em ruas sem alinhamento, as demarcações dos terrenos se dão com

⁴² Todos os ajustes realizados em base cartográfica, viabilizaram a melhor aproximação de análise no recorte, onde foram extraídas da malha as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano.

dimensões de ruas inadequadas, com média de passeio de 3 a 4 metros, como identificado nas ocupações do entorno do Curtume Ideal na estrada da Maracacuera.

No médio e longo prazo, a população residente passa a demandar equipamentos urbanos, como: saúde, educação, saneamento, e transportes público; sem condições físicas atendimento destas novas demandas a população após consolidação da propriedade passa a reivindicar, os direitos (necessários) junto ao Poder Público, que é a figura do Estado.

2.7. DAOUT – Distrito Administrativo Outeiro

O Distrito Administrativo do Outeiro (Daout) é caracterizado pelo conjunto de ilhas no entorno de Belém. Entretanto, neste momento, e devido ao delineamento desta pesquisa, apenas a ilha de Caratateua (Outeiro como será denominada daqui em diante) será considerada, pois, a instalações portuárias, a atividades ligadas ao lazer, dotaram a mesma de equipamentos urbanos que em certa medida viabilizaram a dispersão da população para a Ilha, e o direcionamento sistema de transporte público de passageiros urbanos, através da malha rodoviária implantada na conexão Daico – Daout, tendo o acesso pela ponte Enéias Martins, esta fundada em 1986, sendo o único acesso rodoviário para Caratateua.

Sobre este aspecto, o então governador do período, publicou anos depois publicou sua versão justificando a necessidade de acesso de famílias belenenses que se arriscam na travessia em embarcações sobre o rio Maguari, com recorrência de acidentes. Sobre este aspecto, ressalta que:

O tempo de construção foi recorde: sete meses, para ser inaugurada num domingo, às 10h do dia 26 de outubro de 1986. Foi totalmente construída com recursos dos paraenses. Não há um centavo de investimento do governo federal ou de qualquer outra fonte. Custou à época, 83 milhões de cruzados; tem 360 metros de extensão, por 11 de largura além de área para pedestres; seu vão central mede 60 metros de largura por 10 de altura. Sua estrutura é toda em aço e concreto armado. A construção exigiu que outra ponte menor – de 30 metros – fosse feita sobre o riacho Taboquinha e também a pavimentação da estrada de acesso à ilha (BARBALHO, 2010. s/p).

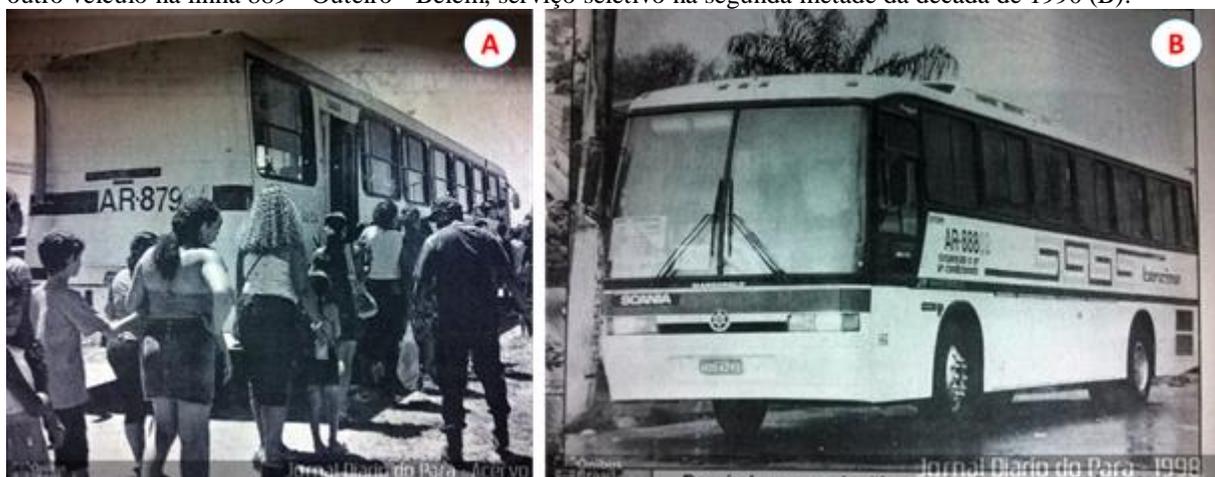
Na mesma publicação o político aborda as dificuldades dos jovens, filhos de moradores da ilha, que tinham que residir em Belém, para que tivessem acesso aos estudos em níveis superiores. Nas entrelinhas da análise, estava definido que o Estado não deslocaria a educação em nível superior para a ilha. Entretanto, a consolidação das vias de acesso rodoviário, principalmente a partir da ponte Enéias Martins, identificada como ponte do Outeiro, objetivava a conexão com o terminal portuário de Outeiro tendo o acesso pela rodovia BL-010 ou rua da Balsa, conforme consta do site da Companhia Docas do Pará:

O terminal portuário de Outeiro, antigo porto da Sotave, localiza-se na Ponta do Redentor, na Ilha fluvial de Caratateua ou Outeiro distrito de Belém, Estado do Pará, no estuário do rio Guajará-Açú, à margem direita da baía do Guajará a cerca de 19 km do Porto de Belém. O terminal começou a ser construído, no início da década de 80, pela empresa de adubos químicos SOTAVE – Amazônia Química e Mineral S/A a fim de funcionar como porto de importação e exportação de granéis sólidos para atender à movimentação de fertilizantes a serem produzidos em instalações da própria empresa, mas isso não aconteceu, sendo então desapropriado em 1988 pela extinta Portobrás (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP, 2019 b. s-p)

A instalação dos acessos viários, e sob a justificativa de facilidade de acesso dos banhistas, das camadas mais populares de Belém, porém as linhas tiveram seus itinerários fixados a partir da praia da Brasília, as proximidades da Sotave. Cumprindo também papel de destaque ao atender ao deslocamento dos trabalhadores vinculados às atividades portuárias, pois ao seu entorno o Estado conduziu ao processo de ocupação, ordenando o desenho urbano da ocupação que se formava, no bairro Brasília.

Assim, a Viação Icoaraciense (AR) que já operava no Daico, estendeu sua operação para a ilha de Caratateua, a viação operou por décadas atendendo a população residente, e aos banhistas que procuravam o lazer de fim de semana e feriados, no balneário mais próximo a cidade, com isso longas filas se formavam para o embarque nos seus veículos, que constantemente partiam com lotação máxima⁴³ após formarem longas filas, em tempos de espera para o início da viagem, conforme se verifica no terminal da linha 879 – *Outeiro – São Brás* (figura 30-A).

Figura 30: Ônibus da Viação Icoaraciense (AR) na linha 879 – Outeiro São Brás, serviço convencional (A); e outro veículo na linha 889 - Outeiro - Belém, serviço seletivo na segunda metade da década de 1990 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 g; 2017 g).

⁴³ Nesta tese, abordamos a relação de medida aprovada pela ABNT 15.570, que estabelece a lotação na razão de 33 x 33 cm² por passageiro sentados ou em pé no total de espaço do interior dos veículos - ônibus. Trata-se de um problema sistematicamente estrutural, que é escamoteado pelas empresas fabricantes de carrocerias e com anuência dos órgãos normatizados, atuantes em escala nacional.

A empresa AR realiza as viagens no com ônibus de chassis Scania, com motorização *F113HL*, motorização frontal (figura 30-A). Pois, este viabiliza a operação de suas linhas com a força devida sendo ágil em arrancadas. Porém, o nível de ruídos no interior do veículo alcançadas considerados decibéis, reduzindo a sensação de conforto nas viagens. Ao lado, na figura 30- B, o veículo da linha 888 – *Outeiro-Belém (rodoviário e seletivo)*, ônibus dotados de sistema de Ar Condicionado, suspensão pneumática a Ar, destinado a atender a demanda de banhistas em condição de pagar uma tarifa diferenciada pelo conforto embarcado, o veículo também possuía chassi Scania, com motorização *K113CL*, ou seja, possuía maior torque porém assegurando um arranque suave, alcançando satisfatórios níveis de conforto aos passageiros do mesmo.

A reportagem do jornal referenciado na figura, trata da inserção do “*Frescão*” como ficou conhecido os ônibus com ar condicionado da empresa, que implantou a linha em caráter experimental em 1998. A não rentabilidade operacional, levou à retirada dos veículos rodoviários para a ilha, sendo remanejados para as linhas intermunicipais e interestaduais da empresa Boa Esperança vinculada ao quadro societário familiar da viação Icoaraciense (CASTRO, 2015). Foi nesse período que o poder público municipal, através do órgão gestor do trânsito e transportes, incidiu com maior presença no Daout, sob a intenção de quebra do monopólio da AR, a mesma instituiu o modelo de operação compartilhada, ou seja, duas ou mais empresas passaram a compartilhar os itinerários de determinadas linhas.

Destarte, o transporte público de passageiros na ilha do Outeiro passou a ser operado, com linhas compartilhadas, pela empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) na linha 881 – *Outeiro - Estação Marex*; do mesmo modo, a empresa Nova Marambaia (AT), inseriu a linha 845 - *Tapanã-Outeiro* (figura 31-A).

Figura 31: Veículos da empresa Nova Marambaia (AT) na linha 845 – Tapanã-Outeiro, em 2001 (A); e ônibus da Viação Perpétuo Socorro (AK) 881- Outeiro- Estação Marex, em 2003 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2019 f; 2019 g).

Diante ao cenário de perda do monopólio operacional no Daico e Daout, a empresa Viação Icoaraciense (AR) passou a dividir as operações da linha 549- *Djalma Dutra* com a Viação Perpétuo Socorro (AK), linha com terminal situado no bairro Marambaia. A empresa AR, também 851 – *Outeiro-Tapanã*, que adentrava na no bairro do Tapanã, onde a empresa Nova Marambaia (AT) detinha destaque operacional de suas linhas.

Ao passo que o monopólio da Viação Icoaraciense (AR) era impactado pela gestão municipal o mesmo beneficiava a todos os empresários de ônibus de Belém e Região Metropolitana. Mercês (2010) apresenta resultados de sua pesquisa, e na edição do *Jornal Beira do Rio*, da Universidade Federal do Pará (UFPA), aponta:

Em 1994, a tarifa era de R\$ 0,26; cinco anos depois, passou para R\$ 0,70. Em 2004, a tarifa cobrada já era de R\$ 1, 15. Desde 1995, os valores da tarifa estiveram acima do nível de inflação. As reclamações mais frequentes encaminhadas ao serviço de atendimento da CTBel são relativas à “queima” de paradas, ao intervalo longo entre as viagens, às atitudes desrespeitosas com os usuários, em especial com os idosos, estudantes e deficientes (MERCÊS, 2010, s-p).

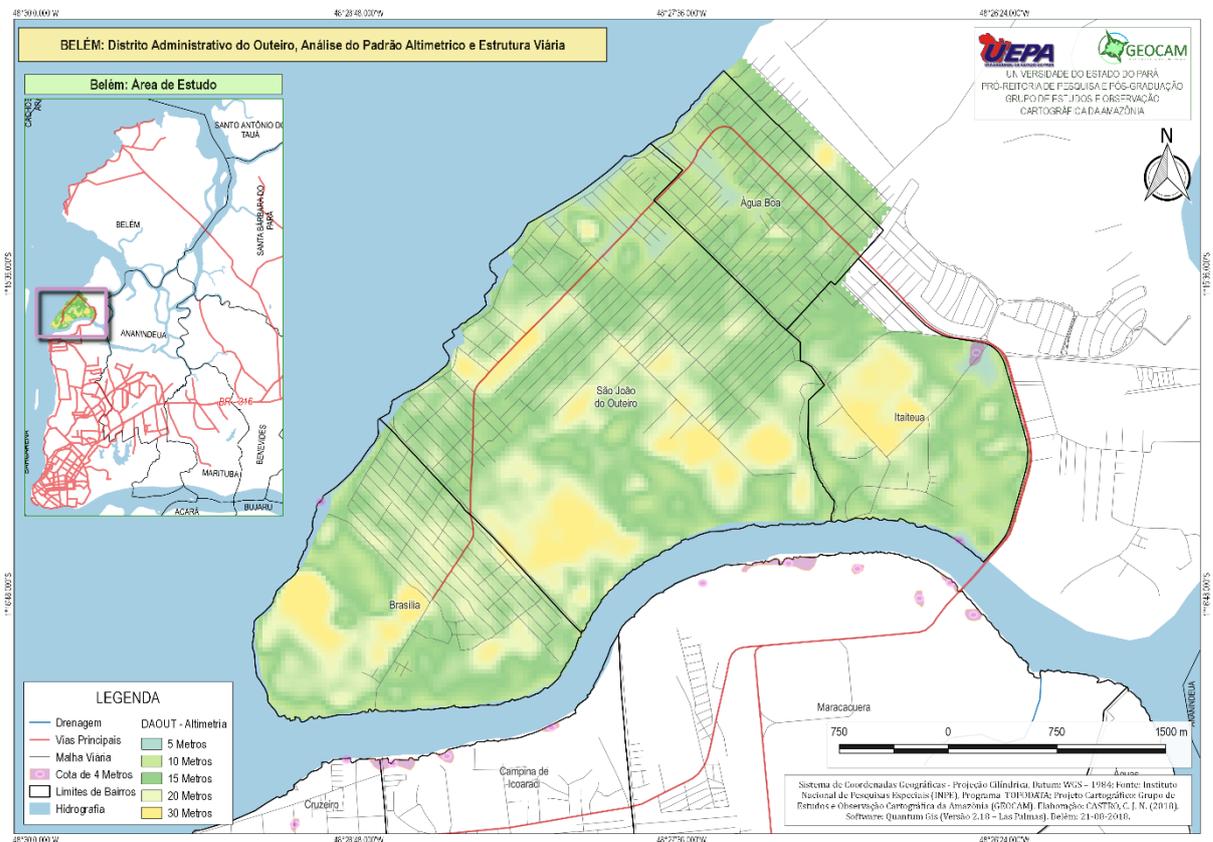
Os reajustes realizados sobre a tarifa de transportes foram realizados durante a gestão do ex-prefeito Edmilson Rodrigues, no período filiado PT, atualmente no Partido Socialismo e Liberdade – Psol (ver quadro de gestores municipais de Belém, figura 56), que mesmo promovendo a abertura de novas vias, facilitando acesso de novas linhas de ônibus, induzindo a operações compartilhadas sob a justificativa de quebra de monopólios.

É fato que os desajustes entre o quadro societário da Viação Icoaraciense (AR) e o poder público municipal, durante os dois sucessivos mandatos do prefeito Edmilson Rodrigues, levou a gênese no processo de compartilhamento de linhas entre empresas. Assim, Harvey

(2005) estava correto ao afirmar que há contradições em relação às ações do Estado, e que estas encontram-se camufladas em duas estratégias, a primeira encontra-se no domínio e autonomia de seu poder, e a segunda assentada na relação Estado e Ideologia. Porém como dito nos capítulos anteriores, o poder legitimado pelo Estado, ao se concretizar possibilita a transformação de interesses particulares sob o rótulo de interesses comuns e universais, tal fato leva a afirmação de Harvey (2013), onde para o autor a realidade corresponde a interesses gerais ilusórios.

No que trata do Distrito Administrativo do Outeiro (Daout), em 2010, os dados do censo demográfico 2010, fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), aos quais, foram rigorosamente processados e expressam apenas as a informações dos setores censitários no recorte destacado no mapa 11.

Mapa 11: Distrito Administrativo - Daout: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

No censo demográfico IBGE, em 2010, o Daout possuía 10.198 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 7.886 domicílios particulares com ocupação (V-003), em termos percentuais 77,3% dos domicílios são efetivamente ocupados, sendo o segundo menor percentual dentre os demais distritos. Naquele ano, foram recenseadas 28.645 pessoas

residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é considerada média, com 3,63 habitantes, dispersos em 11,8 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites oficiais do Daout⁴⁴. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 2.427 hab./Km².

O distrito apresenta a inserção dos novos vetores de dispersão urbana da cidade de Belém, porém com estímulo de programas habitacionais como o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a tendência da população de baixa renda destinada a ocuparem estas unidades, demandam novas infraestrutura de transporte público, para além do circuito de transporte alternativo que os conectam ao centro urbano do Distrito Administrativo de Icoaraci (Daico), no bairro Cruzeiro, quando estes passageiros partem com maior facilidade para o centro urbano de Belém.

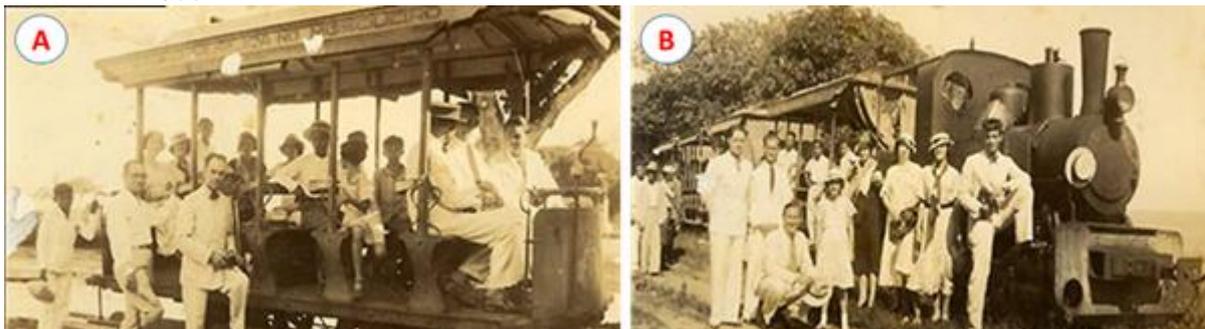
2.8. DAMOS – Distrito Administrativo Mosqueiro

A ilha de Mosqueiro pertence ao município de Belém, a nucleação inicial da Vila Maracajá tinha como principal meio de acesso o transporte fluvial na costa - baía do Marajó; na primeira metade do século XX a implantação do transporte ferroviário expandiu a ocupação sentido nordeste da ilha (25° azimutais) acompanhando a média do estirado praial. As carroças movidas a tração animal, realizavam a circulação de passageiros no interior da ilha, promovendo deslocamentos em curtas distâncias.

Para Mendes (2014), a primeira conexão entre os bairros da Vila e do Chapéu Virado que marca o traçado da Av. 16 de Novembro, teve por anos a circulação da linha férrea que fazia o lazer e a festa dos veranistas de Belém na década de 30 do século XX. A viagem conectava os primeiros bairros da bucólica ilha, sendo realizada pela locomotiva nomeada pelos passageiros como “Pata Choca”, esta locomotiva o bonde e era o único transporte ferroviário urbano no distrito de Mosqueiro registrado (figura 32 A e B).

⁴⁴ Todos os ajustes realizados em base cartográfica, viabilizaram a melhor aproximação de análise no recorte, onde foram extraídas da malha as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano.

Figura 32: Registro dos passageiros ao lado da locomotiva que integrava a Vila ao Chapéu Virado, em Mosqueiro na década de 1930.



Fonte: Mendes (2014 b).

Na figura 32-A, consta a informação Governo da República no Mosqueiro, a locomotiva se destaca no transporte urbano a que se tem conhecimento, integrando o trapiche da Vila, da praia do Porto Arthur a do Chapéu Virado em um trajeto retilíneo em áreas consideradas estáveis. No registro, a viagem era tida como uma verdadeira aventura, porém o perfil dos usuários do serviço expressava o status social da época, pois roupas em tons claros, uso de gravatas, chapéus, e cachecol, revelam o charme de uma época pouco lembrada.

A realidade dos transportes da ilha do Mosqueiro permaneceu com poucas alterações até a inauguração da ponte rodoviária Sebastião Rabelo de Oliveira, conhecida como a ponte do Mosqueiro, inaugurada em 12 de janeiro de 1976, no aniversário de 360 anos de Belém, em comitiva o próprio Presidente da República General Ernesto Geisel, realizou a primeira travessia (figura 33-A).

Figura 33: Registro da primeira travessia sobre a Ponte Sebastião Rebelo de Oliveira, na década de 1970 (A); e Inauguração do Terminal Rodoviário de Mosqueiro, na segunda metade da década de 1970 (B).



Fonte: Extraído de postagem de Silva (2013), e postado em Nostalgia Belém (2014).

Após a inauguração da ponte, em direção ao obelisco, situado na praça do Chapéu Virado, ainda na oportunidade o presidente recebeu o título cidadão belenense. A partir de então, estava concluída a integração sem interrupções na linha rodoviária Belém-Mosqueiro. Contudo, um ano antes, em 1975, era inaugurado o Terminal Rodoviário do Mosqueiro (figura

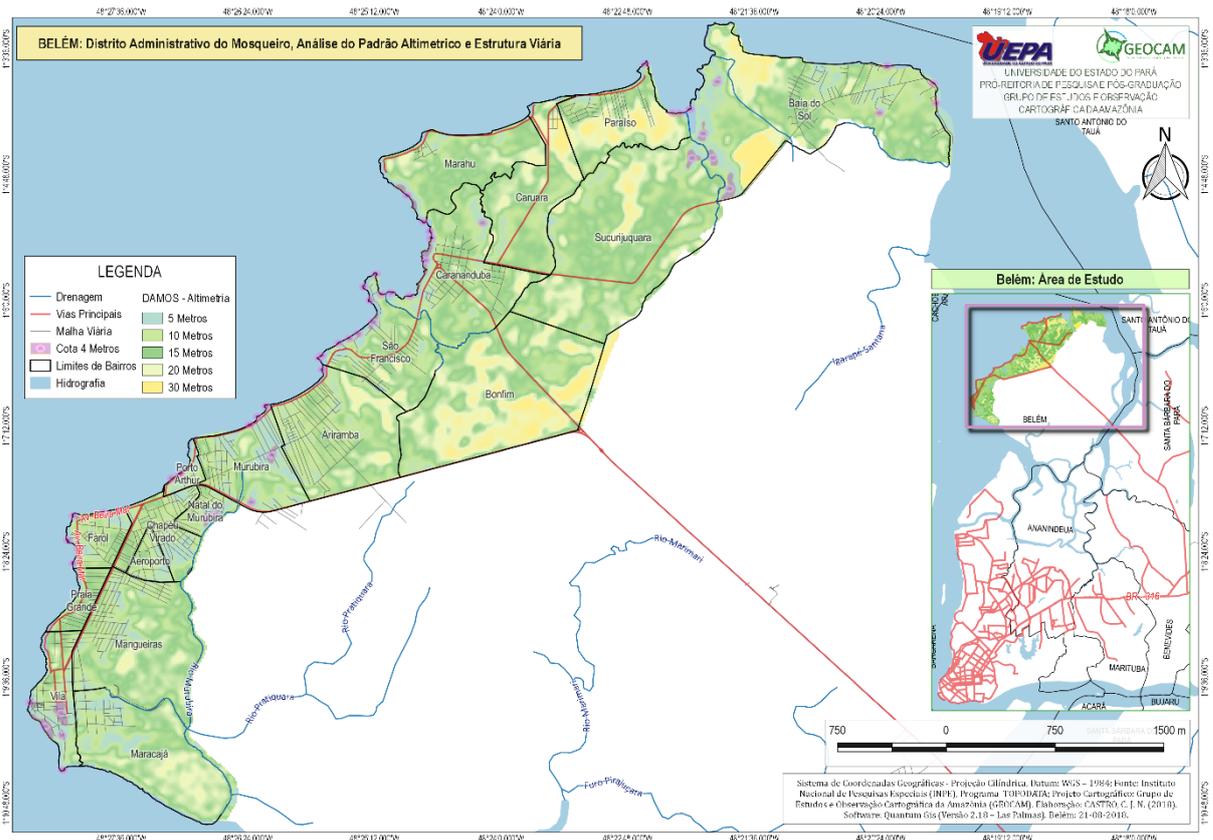
33-B) com operação da empresa Expresso Beiradão, a qual ao trafegar pela rodovia Augusto Meira já dispunha da linha realizando viagens regulares no trecho.

A partir da inserção da rodovia o mercado de terras na Ilha do Mosqueiro, leva a reprodução de comércios, ligado à construção civil de agentes locais, dinamizados pelas construções de imóveis de padrão médio e alto, em certa medida aquecido até os anos 2000. Contudo, até este período o acesso à ilha dava-se por meio de linha de ônibus rodoviário intermunicipal, com escalonamento de horários, e com tarifas pouco acessíveis à população, porém naquele momento conflitos entre os farofeiros e bucólicos já se manifestavam na ilha; “Neste sentido, bucólicos e farofeiros, correspondendo respectivamente às práticas de segunda residência e excursionista, consistem em construções simbólicas que representam o conflito estabelecido entre as práticas turísticas nas praias da orla oeste de Mosqueiro (RIBEIRO, 2014. p.125).

Quanto aos ônibus das linhas urbanas internas operadas no sistema de transporte público de passageiros no Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos), as mesmas circulavam em regime de demanda de horário, dia, período do ano, veraneio e festividades; os itinerários eram realizados através de uma empresa menor, a Beira Alta (AJ) pertencente a empresa Expresso Beiradão. Contudo, acredita-se ser mais prudente contextualizar o sistema de transporte público na ilha do Mosqueiro, junto aos processos realizados nos municípios de Benevides e Santa Bárbara do Pará, motivo pelo qual abordaremos no capítulo seguinte os processos que levaram à perda do monopólio e à precarização do serviço na ilha do Mosqueiro.

Quanto ao perfil do Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos) é notório que o mesmo possui o maior número de bairros dentre os demais distritos de Belém, ao todo são 19 bairros existentes no distrito (mapa 12).

Mapa 12: Distrito Administrativo - Damos: Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Os dados do censo do IBGE, em 2010, apontam que o Damos registrou o total de 21.418 imóveis no (V-001) somente no limite de seus 19 bairros, sendo 8.256 domicílios particulares com ocupação (V-003) o que corresponde ao menor percentual de domicílios particulares permanentes efetivamente ocupados. Ainda de acordo com os dados do censo, a área urbana da ilha registrou o total de 31.394 pessoas residentes (V-014); onde a média de habitantes por domicílios é de 3,80 habitantes por domicílios que se distribuem em 26,5 Km².

De acordo com os dados censitários, o distrito possui o menor percentual de domicílios particulares permanentes ocupados, porém nestes imóveis efetivamente ocupados é alta a concentração de pessoas residentes, ressaltando que foram extraídas as áreas de proteção ambiental, e outras áreas que não fossem caracterizadas pelo uso urbano. Desta forma, a média de habitantes ficou em aproximadamente 1.184 habitantes por Km², destaca-se que esta é a menor média de habitantes por área (Km²). Diante de tais características do distrito, onde a forte presença do mercado imobiliário configura o uso de imóveis de segunda residência ajudam a compreender a formação socioespacial do Mosqueiro (RIBEIRO, 2014).

A área urbana do Damos, possui particularidades espaciais, as quais foram identificadas através do uso da cartografia e de técnicas de geoprocessamento. A tomada de decisão adotada na análise das informações apresentadas acima, não permitiu considerar a área de dois bairros por possuir malha viária com característica urbana e por não apresentar aglomeração de residências ou similares com características que se aproximem às feições urbanas. Desta forma, os dois bairros com maiores extensões de áreas no Mosqueiro não são considerados nesta pesquisa, são eles: Bonfim (com 6,5 Km²) e Sucurijuquara (com 7,6 Km²) juntos estes bairros reservam 14,1 Km² de área para futuras ocupações urbanas.

No processo de formação urbana de Belém, os movimentos de dispersão do centro urbano e da atuação dos agentes territoriais a partir de investimentos imobiliários, foi possível compreender a penetração das empresas de ônibus e a expressão de suas territorialidades nos distritos administrativos. Em linhas gerais, os agentes transportadores demandam de áreas de assentamento precário, com população cativa ao serviço de transportes a ela ofertado, mesmo que fisicamente degradantes e oneroso. Assim, a oferta do serviço de transporte urbano, por ônibus, acompanhou e atuou na dispersão da pobreza urbana, garantiu a partir da oferta precarizada sua reprodução econômica e política, e participou do processo de desigualdade socioespacial do espaço metropolitano de Belém. Todavia, os indicadores apontam para a natureza diferenciada entre os distritos, os adensamentos populacionais são cautelosamente analisados com número médio de residências, percentual de domicílios permanentemente ocupados, população residente, média de moradores por domicílio, área urbana vetorizada, aproximando ao máximo da média de habitantes por área urbanizada, elementos estes importantes para compreender e identificar as zonas críticas entre agentes transportadores de diferentes grupos familiares.

O capítulo terceiro: *O Transporte e seu Papel na Estruturação do Espaço Metropolitano de Belém - Dispersão Além do Núcleo*, continua o cauteloso trabalho sobre o quantitativo de residências, o percentual de domicílios particulares permanentes, população residente, média de moradores em domicílios, áreas urbanas vetorizadas, ainda no propósito de aproximação da média de habitante por área urbanizada. Entrementes, um estudo secundário foi desenvolvido para o reconhecimento do processo de urbanização dos municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides, e Santa Bárbara do Pará, as diferenças e as desigualdades socioespaciais constituem pontos precisos que auxiliaram na tomada de decisão inédita em assumir oito recortes espaciais que passam a ser identificados em: I - Ananindeua - Centro -

BR-316; II - Ananindeua - Coqueiro - BR-316; III - Ananindeua - Cidade Nova; IV - Marituba Porção Sul; V - Marituba - Porção Norte, enquanto espaço metropolitano de forte interação com o núcleo; VI - Benevides - Cidade; VII - Benevides - Benfica; Santa Bárbara - Cidade, enquanto espaço metropolitano de frágil interação com o núcleo. Os recortes espaciais ora apresentados apresentam elementos fundamentais que garantem o processo de dispersão da pobreza urbana de Belém e novas formações de monopólios operacionais constituído por agentes transportadores originários do núcleo da metrópole.

3. O TRANSPORTE E SEU PAPEL NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE BELÉM – DISPERSÃO ALÉM DO NÚCLEO

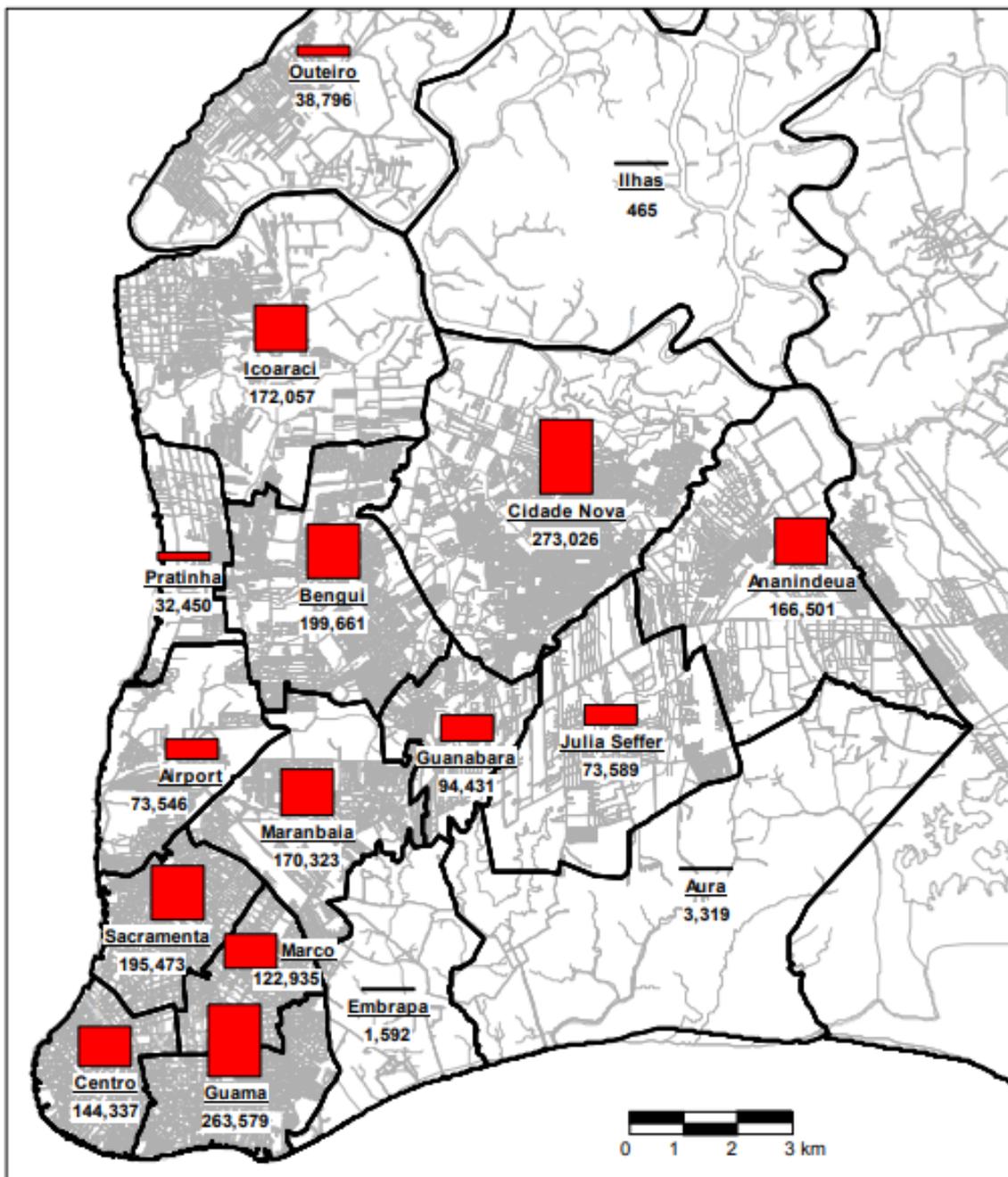
A importância dos transportes na estruturação do espaço metropolitano apresenta sua face dispersa nos municípios do entorno do núcleo (Belém), aqui encontra-se a linha tênue da generalização da discussão dos transportes entre os municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides, e Santa Bárbara do Pará, limitando-se a contextualização histórica da sede municipal e a ampliação dos estudos em recortes específicos a partir do comportamento das territorialidades dos agentes transportadores identificados ao longo das últimas décadas.

A Região Metropolitana de Belém (RMB), foi delineada no relatório de caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil (IPEA, 2016), o relatório apresenta também a cooperação de pesquisadores do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e do Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (IDESP), neste, são abordados os aspectos que caracterizam as funções pública de interesse comum, abordando o uso do solo, saneamento básico, questões ambientais e transportes. Em grande medida o relatório de Governança Metropolitana no Brasil, em que o recorte de compreender a Região Metropolitana de Belém, seguiu os recortes estabelecidos pelo Núcleo de Gerenciamento do Transporte Metropolitano (NGTM), que por sua vez apresenta sérios comprometimentos cartográficos os quais não permitem um entendimento das dinâmicas socioespaciais no espaço metropolitano de Belém.

Quanto aos equívocos na representação constituída na figura 34, destaca-se a inadequada definição da *macrozona 7 - Embrapa*, por possuir pouca expressividade encontra-se circunscrito entre o cinturão institucional e a área de proteção ambiental do Utinga, motivo pelo qual se coloca enquanto macrozona de menor população residente ao somar 1.592 habitantes no censo demográfico de 2010. No relatório Ipea (2016), verifica-se que não foi considerado o fato deste recorte se constituir enquanto ocupação urbana restritiva, sendo assim, a *macrozona 7* apresenta elementos inadequados enquanto delimitação, o que leva à baixa frequência e estímulo pelo transporte urbano. A indefinição persiste na *macrozona 8 - Guanabara*, onde sua delimitação persiste na indefinição dos limites políticos administrativos de Belém e Ananindeua comprometendo ambas as gestões municipais. Quanto a *macrozona 10 - Pratinha* é definida enquanto recorte que agrega à sua circunscrição uma porção considerável

do Tapanã⁴⁵, desconhecendo o histórico de luta pela moradia iniciada nesta porção do bairro, (ver figura 34).

Figura 34: Macrozonas de tráfego segundo o planejamento vigente do projeto Ação Metrópole na Região Metropolitana de Belém.



Fonte: Extraída de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2016, p. 90).

Ipea (2016) apresenta análises sem questionar as definições estabelecidas nas macrozonas. Ainda de acordo com a figura 34, são observados equívocos na *macrozona 14* -

⁴⁵ Esta delimitação ignora a delimitação estabelecida na disposição oficial dos Distrito Administrativos de Belém (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM, 1994).

Ananindeua, que de se estende das margens do rio Maguari, em Ananindeua, até às proximidades da rua da Cerâmica, atravessando a rodovia federal BR-316 ao se delimitar com a estrada da Pireli no município de Marituba, apresenta distorções que comprometem sua validade enquanto recorte espacial, distorcendo toda e qualquer análise que se disponha a tratar de tráfego e de transportes.

Adiante, as distorções continuam na delimitação da *macrozona 15 - Aurá*, onde sua abrangência compõem o açude Água Preta, no bairro Curió-Utinga (Belém), atravessando a área rural na porção sul do município de Ananindeua, se estendendo pela porção sul do município de Marituba. No relatório, Ipea (2016) ignora o fato da sobreposição deste recorte na área do Parque Estadual do Utinga e da Revis Metropolitana no que tange à condicionante populacional. Desse modo, a presença de 3.319 pessoas residentes, de acordo como último censo demográfico, não encontra-se adequado para o estudo de governação metropolitana como se propõe no relatório. Contudo, não é admissível conceber a *macrozona 17 - Ilha João Pilato*, situada a norte da cidade de Ananindeua com 465 pessoas residentes, onde o acesso dá-se por meio de transporte fluvial, especialmente através do rio Maguari, ou seja, sem acesso rodoviário o recorte é admitido enquanto elemento de avaliação econômica do sistema de transporte público de passageiros por ônibus, considerados no projeto Ação Metrópole (IPEA, 2016, p. 90).

Diante ao exposto, nesta pesquisa de tese foram definidos 8 recortes espaciais para análise da produção socioespacial no espaço metropolitano de Belém. Entretanto, a definição dos recortes cartográficos assumidos nesta pesquisa são constituídos sobre princípios e parâmetros rigorosamente analisados. Dessa forma, utilizamos sucessivas etapas de elaboração de um projeto cartográfico, com uso do geoprocessamento que visa alcançar os seis princípios apresentados por Fitz (2008), aperfeiçoado por Castro (2019), descritos como:

I - Princípio da Unidade Territorial – visão de conjunto em relação ao recorte da pesquisa.

II - Princípio da Individualidade – cada lugar possui suas características, e estas não são reproduzidas igualmente a outro.

III - Princípio da Atividade – Natureza em constante transformação, assim o marco espaço-temporal.

IV - Princípio da Conexão – ocorrência de uma relação entre tudo que existe na superfície da terra (e no subsolo e na atmosfera) e está socialmente interligado.

V - Princípio da Comparação – Diferenças percebidas, onde são observadas as especificidades locais.

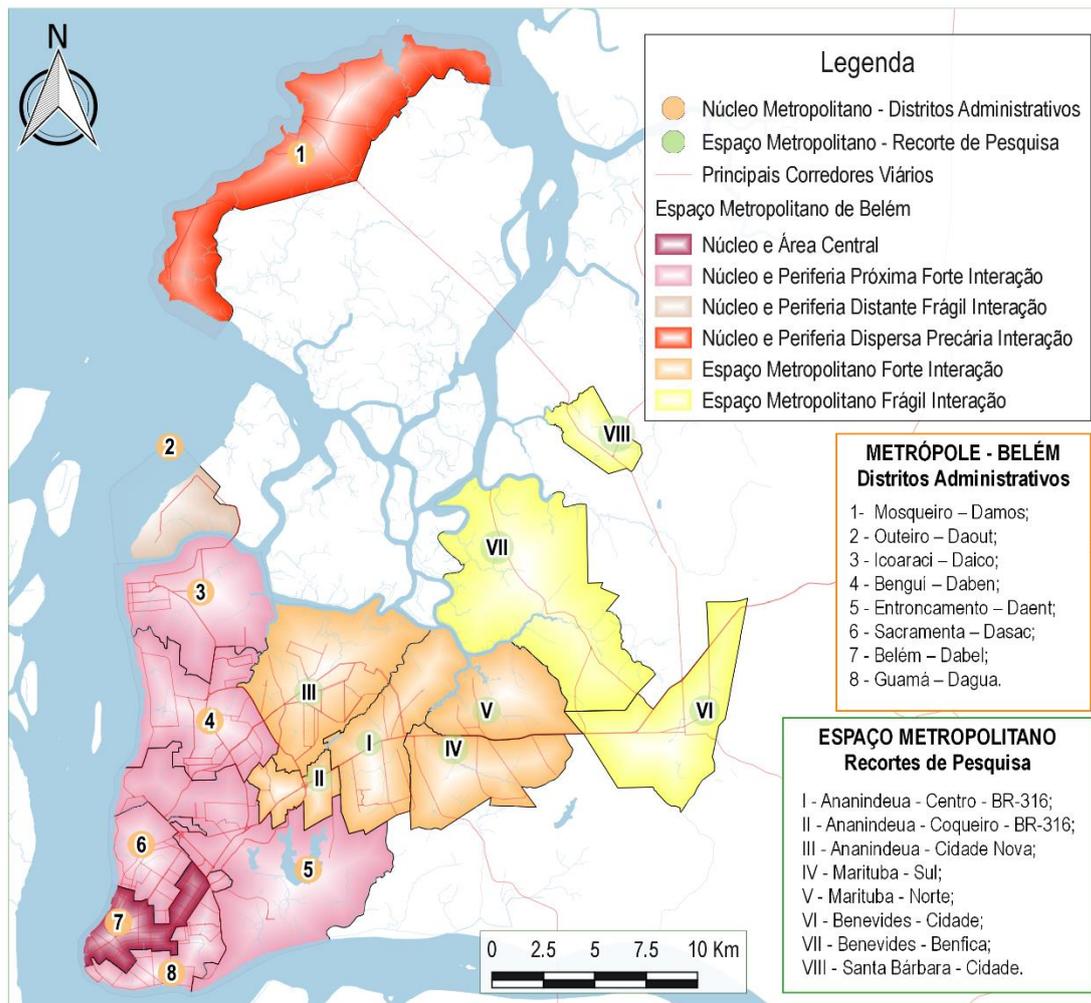
VI - Princípio da Extensão – Fenômeno com ocorrência de um determinado local pode ser localizado em descontinuidade em outro.

A partir destes princípios os recortes foram reconhecidos em Belém, nos Distritos Administrativos, por força de lei aprovada na Câmara Municipal de Belém (CMB), validada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), e os demais por critérios apontados acima, permitiram alcançar 8 novos recortes espaciais, que a nosso ver, melhor se enquadram na realidade do Espaço Metropolitano de Belém, principalmente se observado à luz do sistema de transporte público de passageiros por ônibus de Belém.

Destarte, os municípios articulados pela principal rede de transporte urbano do núcleo metropolitano se integram em gradientes a partir de Belém (o núcleo), em direção a Ananindeua, Marituba, Benevides; recentemente Santa Bárbara do Pará apresenta elementos consistentes que reivindicam sua importância na articulação no espaço metropolitano; sobretudo pelo papel atribuído à cidade na dispersão urbana acompanhando o processo de ampliação da periferia no Distrito Administrativo Mosqueiro (DAMOS). Neste sentido, optamos pelo meio-termo, ao resgatar os processos de formação histórica e geográfica dos municípios do espaço metropolitano, considerando as territorialidades dos agentes transportadores, em suas empresas de ônibus, ajustando os recortes territoriais através da aglutinação de informações advindas dos setores censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Na figura 35, são representados os limites dos 8 distritos administrativos de Belém, fios condutores da análise acerca do processo de expansão do sistema de transporte público de passageiros, abordados no capítulo anterior; na mesma figura, também são representados os 8 recortes desta pesquisa, que aborda o entorno metropolitano, a partir de sua dispersão urbana e da configuração das territorialidades dos agentes transportadores, a partir de suas empresas de ônibus.

Figura 35: Recorte Espacial da Pesquisa - Metr pole e Entorno Metropolitano.



Fontes: Distritos Administrativos de Belém (lei n  7.682, de 05 de janeiro de 1994); Posteriormente, as informa es foram submetidas a etapas de pesquisa de campos, geoprocessamento, escrita gráfica. Projeto Cartográfico: Geocam, Supervisão: Geógrafo Carlos Jorge N. de Castro (2020).

Fonte: elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

Considerando as intera es espaciais estimuladas pelo sistema de transporte público de passageiros, os distritos de Belém e os municípios do espaço metropolitano interagem com distintas intensidades revelando desigualdades socioespaciais a partir das intera es espaciais. A partir de então, a área urbanizada do município de Ananindeua foi particionado em três recortes de análise: Centro - BR-316, Coqueiro - BR-316, e Cidade Nova; a ado o destes recortes ampliar  a lente geográfica e cartográfica do município. Em continuidade, o município de Marituba foi particionado em: Marituba Sul e Marituba Norte; estes recortes demonstraram importantes elementos no processo de forma o socioespacial da cidade. O município de Benevides também foi particionado em: Benevides-Cidade, e Benevides-Benfica, sendo dois recortes socioespaciais que, a princípio, indicam um movimento que direciona o processo de ocupa o das porões norte a partir da BR-316 sentido rio Maguari, e seus afluentes.

- I – 1° Ananindeua – Centro - BR-316;*
- II – 2° Ananindeua – Coqueiro - BR-316;*
- III – 3° Ananindeua – Cidade Nova;*
- IV – 4° Marituba - Sul;*
- V – 5° Marituba - Norte;*
- VI – 6° Benevides - Cidade;*
- VII – 7° Benevides - Benfica;*
- VIII – 8° Santa Bárbara do Pará - Cidade;*

A inserção da cidade integrada à localidade de Pau D'arco a partir do recorte: Santa Bárbara do Pará-Cidade, apresenta componentes importantes que revelam o processo de precarização no acesso ao transporte público, aliada à fragilidade na interação espacial nos extremos do espaço metropolitano. A expansão do serviço de transporte público de passageiros em Santa Bárbara do Pará apresenta elementos de precariedade ao mesmo tempo em que integra os bairros do Distrito Administrativo Mosqueiro ao centro do núcleo metropolitano.

No tratamento dos dados do censo demográfico de 2010, os recortes socioespaciais assumidos nesta pesquisa de tese foram devidamente supervisionados, onde considerando os limites dos setores censitários é possível compreender o número total de domicílios, os domicílios ocupados permanentemente e seu percentual; de igual modo foi possível mensurar o total de pessoas residentes e o percentual de pessoas residentes em domicílios permanentemente ocupados. Ao longo de 2017 e 2018, o grupo de estudos o Grupo de Estudos e Observação Cartográfica da Amazônia (Geocam) mensurou as porções urbanas do espaço metropolitano de Belém, fazendo uso de imagens de sensoriamento remoto de média resolução foram vetorizados recortes com características de ocupação urbana, aproximando-se da área urbana destes municípios, (tabela 3).

Tabela 3: Distribuição de Residências, População, e Média de Habitantes por Recorte no Entorno da Metrópole.

Mun.	IBGE - Dados Disponibilizados no Censo Demográfico 2010						Geocam	Resultados
	Recorte de Estudo	V 001	V 003	% Domic. Permanentes Ocupados	V 014	Média $\frac{V\ 014}{V\ 003}$	Área (km ²) Urbana Vetorizada	Média de Habitantes por Área
Ananindeua	Centro BR-316	35.925	32.440	90,3	123.249	3,80	20,6	5.982,9
	Coqueiro BR-316	22.579	20.412	90,4	76.200	3,73	10,1	7.544,6
	Cidade Nova	80.866	72.641	89,8	271.370	3,74	29,5	9.198,9
	Total	139.370	125.493	90,2	470.819	3,76	60,2	7.575,5
Marituba	Porção Norte	10.937	10.278	93,4	40.907	3,98	7,1	5.761,5
	Porção Sul	18.149	16.762	92,4	66.216	3,95	18,2	3.638,2
Total	29.086	27.040	92,9	107.123	3,96	25,3	4.699,9	
Benevides	Benevides Cidade	8.112	6.826	84,1	26.168	3,83	20,5	1.276,5
	Distrito Benfica	4.511	3.724	82,6	14.212	3,82	6,9	2.059,7
Total	12.623	10.550	83,4	40.380	3,83	27,4	1.668,1	
Santa Bárba	Santa Bárbara Cidade	3.471	2.598	74,8	9.945	2,87	3,4	2.925,0
Valores Totais Entorno da Metrópole		184.550	165.681	85,3	628.267	3,60	116,3	4.217,1

Observações:

V 001: Domicílios Particulares e Coletivos

V 003: Domicílios Permanentes Ocupados.

Percentual de Domicílios Permanentes Ocupados

V 014: Pessoas Residentes.

Média $V\ 014 \div V\ 003$: População Residente em Domicílios Permanentes Ocupados.

Área Urbana Vetorizada: Delimitação da Área Efetivamente Urbanizada, por Recorte Espacial da Tese.

Fonte: Resultados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2011), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Destaca-se que os recortes visam abarcar as territorialidades dos agentes transportadores identificados nos municípios do espaço metropolitano, que possuem a oferta do serviço de transporte público de passageiros a partir do sistema regulado por Belém.

A partir deste recorte espacial, a primeira sessão tratará da estrutura, transporte público e desigualdade socioespacial em Ananindeua e Marituba, em continuum com a metrópole, serão discutidos os cinco primeiros recortes territoriais do entorno metropolitano. Na segunda sessão, Benevides e Santa Bárbara do Pará serão abordadas com os três últimos recortes do entorno, considerando a estrutura, o transporte público e a desigualdade socioespacial identificada nos mesmos. Por fim, será discutida a sobreposição de itinerários das linhas do sistema transporte urbano de Belém, e a linha intermunicipal direcionada para o Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos).

3.1. Ananindeua e Marituba: estrutura, transporte público e desigualdade socioespacial

A formação do município de Ananindeua teve seu início a partir do núcleo urbano formado nas margens da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) a qual passou por profundas alterações socioespaciais, quando elevado à categoria de município, através do decreto-lei estadual n.º 4.505, de 30-12-1943, formou-se a partir de desmembrado territorial de Belém e de João Coelho (atualmente Santa Isabel do Pará) conforme representado no segundo capítulo desta pesquisa (consultar figuras 8, 9, e 10).

Os elementos históricos e geográficos das primeiras ocupações no que hoje compete ao limite municipal de Ananindeua, apontam que sua dinâmica de circulação inicial era realizada através dos rios. Pois, os primeiros registros identificados, apontam que em meados de 1790, a atividade econômica predominante consistia na renda advinda de engenho de cana-de-açúcar, às margens do rio Guamá, posteriormente as localidades ribeirinhas se distribuem margeando o rio Maguari. A partir da implantação da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) ocorre a transição do modo de vida predominantemente ribeirinho, com dispersão das comunidades às margens dos rios, para a concentração em povoados às margens da estrada de ferro.

Para Rodrigues (1998) até as décadas de 1940 e 1950 o município era composto de modestas aglomerações, inicialmente consideradas como subúrbio próximo ou imediato, tendo Mosqueiro (distrito de Belém) como um subúrbio remoto. Ao passo que distritos considerados Icoaraci e Val-de-Cans iniciam sua ocupação em meados 1960, com organização espacial mais definida. Assim, a estrada de ferro cumpre um importante papel através do fluxo e transporte de cargas e passageiros, promovendo a transição para a estratégica implantação da malha rodoviária através da rodovia federal BR-316 que atravessa a porção central do município,

determinando a função central do mesmo na segunda metade do século XX – dar suporte à demanda dos agentes transportadores atendendo as necessidades da capital, Belém.

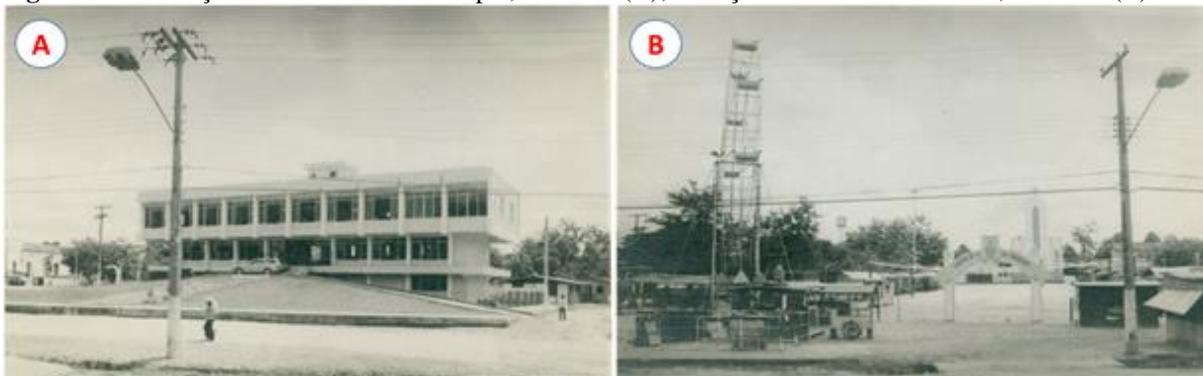
A vila operária de Marituba, situada às margens dos trilhos da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) originária da aglomeração em meados de 1883, demandou mais de um século para sua constituição enquanto município. As tentativas de emancipação datavam de 1984, entretanto, o debate se intensificou em meados de 1991. Para Trindade Jr (2016, p. 310), os movimentos separatistas, envolveram ação direta de políticos e lideranças comunitárias locais que iniciaram a articulação em prol do processo de emancipação meio de plebiscitos, o que no primeiro momento não foi efetivado por falta de quórum. Em 1994, com ação mais efetiva de deputados estaduais, um novo plebiscito foi realizado consolidando o procedesse de emancipação, oficializado através da Lei Estadual n.º 5.857, de 22-09-1994, desmembrado de Benevides; no entanto, Marituba mantinha forte poder relação com Ananindeua.

A redefinição territorial, permita novos recortes ao processo dinamismo metropolitano, a fragmentação territorial era vista como um caminho para o desenvolvimento territorial, e a criação em emancipação do município de Marituba, se deu em condições de suburbanização, atendendo a interesses de Belém.

3.1.1. Ananindeua – Centro – BR-316

A partir da consolidação das instalações do Estado, o poder público municipal desenvolveu atividades e ações em conjunto com os agentes religiosos, a Igreja Católica, onde o Estado e a Igreja desenvolveram as primeiras instalações no entorno do bairro Centro de Ananindeua (figura 36 A e B).

Figura 36: Instalações da Prefeitura Municipal, em 1983 (A); e Praça Matriz de Ananindeua, em 1983 (B).



Fonte: Biblioteca Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1983 a; 1983 b).

A praça Matriz de Ananindeua situa-se na frente da Paróquia Nossa Senhora das Graças foi fundada em 1943, no mesmo ano de fundação do município. Nas imediações são visíveis atividades comerciais de pequeno porte, comuns nas festividades desenvolvidas no âmbito da comunidade católica. Para além dos agentes identificados a partir da formação do núcleo urbano inicial, também são identificados agentes econômicos voltados à produção do espaço, tais como o Curtume Maguary, já existente em 1916 tendo como acesso à estrada de Ananindeua, atual rua Cláudio Saunders, nome do Inglês que comprou no dia primeiro de março daquele ano o curtume do empresário português Mário Almeida.

Para Furtado (2010), a vila Maguary possuía além das moradias, cinema, cantina, escola, posto médico, centro de recreação, clube, hotel, tiro de guerra. Dentre as condições para ser um operário do curtume era preciso ser católico praticante, e ir todos os domingos à missa. Ainda segundo o autor, a propriedade do Curtume Maguary abrangendo terras onde atualmente situam a Cidade Nova, o Guajará e o PAAR, tais afirmações constam no fragmento.

Em 1926, o Sr. Saunders mandou construir uma estrada que saía do Curtume e seguia pelo Itabira onde atravessava uma ponte sobre o igarapé Maguari, alcançando as matas do 40 Horas saindo na Providência (ao lado do atual viaduto do Coqueiro). A estrada era considerada particular, pois o Curtume construiu uma casa próximo ao portão e, colocou uma corrente com cadeado, para passar era preciso ter ordem do Escritório Maguary, a pessoa encarregada de cumprir essa determinação era a dona Luiza.

A estrada da Providência construída pelo Saunders recebeu este nome em virtude da existência do Colégio de freiras Providência, existente desde a época da cabanagem, em estrutura de aço pertencente ao Arcebispado do Pará, adquirida pelo Saunders para a construção da sede industrial. A segunda estrada a ser construída foi a atual Av. Cláudio Saunders, que inicia na Vila Maguari e terminava na parada de Ananindeua na Estrada de Ferro de Bragança (FURTADO, 2010. S-N).

Como se observa nos fragmentos acima, a abertura de vias adjacentes à rodovia BR-316, deu-se inicialmente na porção norte do município, momento pelo qual as primeiras habitações residências se formaram ao entorno da praça da Matriz, o cemitério São Sebastião marca bem a presença do poder público municipal no bairro Centro.

As primeiras linhas de ônibus implantadas no Centro de Ananindeua, com circulação na BR-316, foram iniciadas pela empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) que nas décadas 1980 e 1990 operou nas linhas *Maguari-Centro (atual 998 Maguari-Pátio Belém)* e *Distrito Industrial-Centro (atual 990 - Distrito Industrial-Pátio Belém)*, (figura 37 A e B).

Figura 37: Ônibus da empresa Perpétuo Socorro (AK) na década de 1980, nas linhas Maguari (A); e outro ônibus da mesma empresa na linha Distrito Industrial – Expresso (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 h; 2017 h).

Na década de 1980, os registros de linhas de ônibus na área do Centro, apresentavam apenas as linhas que atendiam bairros no sentido norte, atendendo ao Maguari e Distrito Industrial. A partir de 1990, a Viação Perpétuo Socorro (AK), passa a atuar de maneira mais efetiva no distrito Administrativo Sacramenta (Dasac), momento no qual praticamente todas as linhas de Ananindeua passam para a Transportes Marituba – Transmab (AU), pertencente ao mesmo grupo societário.

Nesta década, 1990, novas linhas como *Ananindeua – Presidente Vargas* (atual 988 *Aurá-Ananindeua-Presidente Vargas*), em 1995 o bairro Anita Gerosa (conhecido como Aurá) apresentava sua ocupação inicial, sendo uma área de dispersão populacional, com precárias instalações de equipamentos urbanos, suas vias eram claramente caracterizadas como estradas de terra, tendo como principal via a Estrada de Santana do Aurá que a partir da BR-316, seguia para o lixão do Aurá (bairro de Belém). Na figura 38-A, encontra-se o registro do terminal da linha no bairro Anita Gerosa, em 1995.

Figura 38: Ônibus da Empresa Transportes Marituba - TransMab (AU) na década de 1990, final da linha do Aurá Presidente Vargas (A); e veículo da linha alimentadora na Estação BR (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 i; 2017 i).

A dispersão dos assentamentos nos bairros periféricos de Ananindeua, fez com que a empresa TransMab (AU) implantasse as Estações de Integração de suas linhas na BR-316 (*conhecidas como Estação BR*), como mostra a figura 38-B. Assim, a empresa ofertava a integração entre linhas de ônibus, com o valor de uma única tarifa. Transtornos são observados neste modelo operacional, o primeiro deles confere aos usuários que partem dos terminais e dos primeiros pontos, garantindo assentos ao serem transportados sentados, com a necessidade de seguir em outro itinerário que a rota preestabelecida pela linha, e ao descer na estação, o usuário ao descer amplia o tempo de espera, para ter acesso a um veículo, geralmente, sob condições de ser transportado em pé. Pois, as filas de embarque nos veículos em integração apresentavam grandes aglomerações de passageiros.

No início, dos anos 2000 a empresa Transmab (AU) inicia o processo de fragmentação societária entre membros do grupo familiar, com passagem de capitais, linhas, ônibus, e garagens, porém, diferente do ocorrido com as demais empresas de Belém, em Ananindeua as empresas recém-criadas não operaram com regime de compartilhamento de linhas. Assim, com a consolidação das linhas nos bairros, a integração operacional e tarifária vigente passou por alterações. Nesta partilha, a integração nos terminais de passageiros das Estações BR reduziram em número de itinerários, as linhas de Marituba foram as últimas a operarem nas mesmas no fim da década de 2010. Naquele momento, os bairros dos municípios do entorno metropolitano como Ananindeua e Marituba consolidaram suas ocupações, garantindo o real financiamento do sistema de transporte estabelecendo o fim do consórcio entre as empresas operadoras.

Para melhor entender como ocorreu a partilha de capitais, o cenário de 2004 ajuda no processo societário entre as empresas vinculadas ao grupo familiar. Assim, partindo da empresa Transmab (AU) que procriou seus capitais nas empresas Transportes Águas Lindas (BL) que ficou com atuação nas linhas do conjunto Águas Lindas e Júlia Seffer; a Viação Perpétuo Socorro (AK) manteve a operação no bairro Águas Brancas, com a linha 980 – *Ananindeua-Presidente Vargas-Águas Brancas*; a linha 988 *Aurá-Ananindeua-Presidente Vargas*, com terminal no bairro Anita Gerosa, ficou sob operação da empresa Via Metropolitana (BM) bem como as linhas consolidadas no processo de ocupação do bairro do Maguari e Curuçambá, com as linhas 998 – *Maguari-Centro (atual 998 – Maguari-Pátio Belém)*, a 989 – *Curuçambá-Centro – linha A (atual 919 - Curuçambá-Pátio Belém)*, posteriormente dividindo-se nas linhas, 989 - *Curuçambá-Ver-o-Peso – Linha B (atual 920 – Curuçambá-Ver-o-Peso)*; e por fim, a empresa Barata Transportes (BN) assumiu as linhas do Distrito Industrial, tais como a 917 –

*Distrito Industrial – Ver-o-Peso, a 990 – Distrito Industrial-Centro (atual 990 – Distrito Industrial-Pátio Belém, e a 991 – Distrito Industrial-São Brás*⁴⁶.

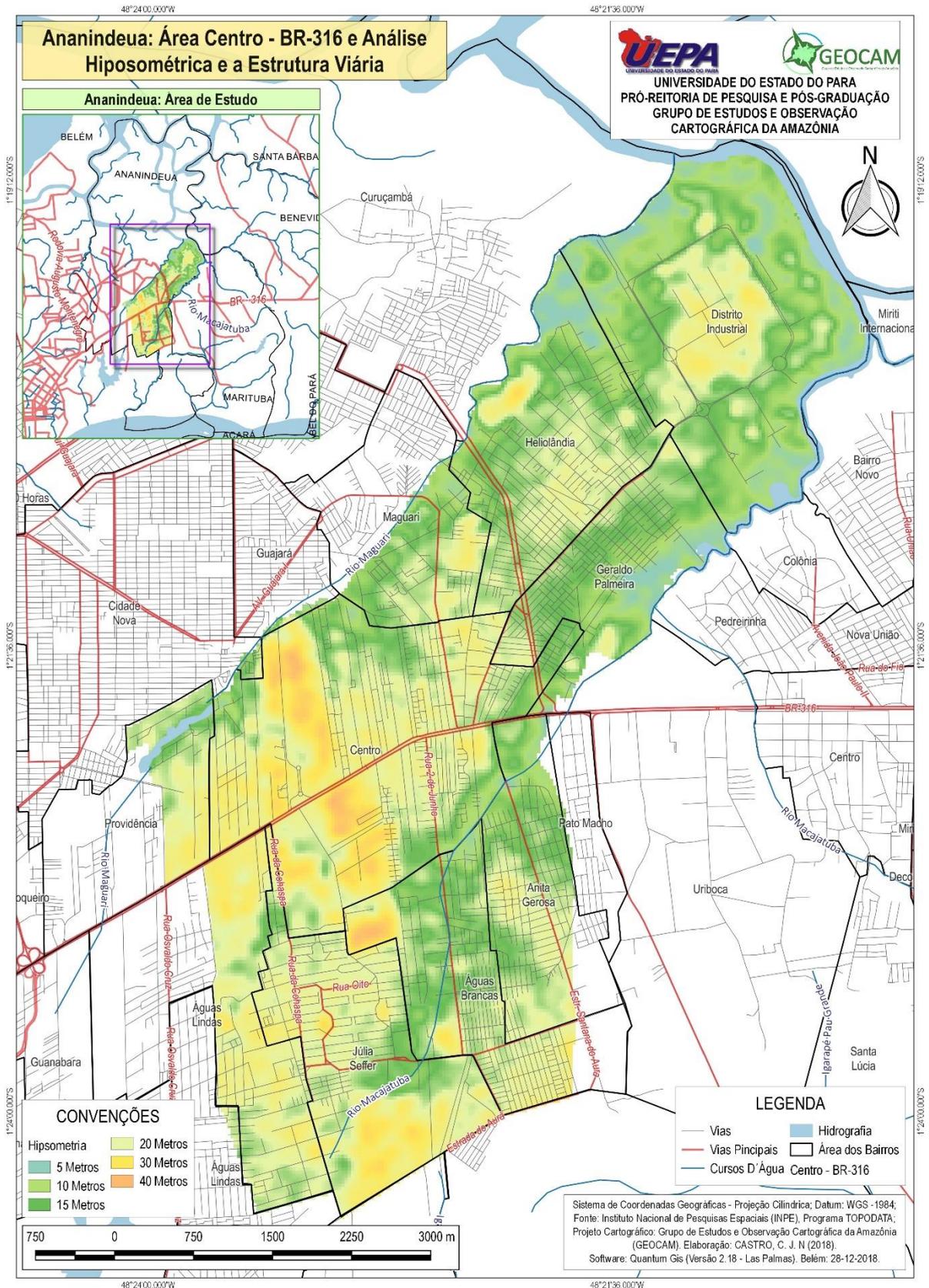
No Centro de Ananindeua, encontra-se a formação inicial da cidade, contudo, o mesmo apresenta densidade demográfica nos bairros Geraldo Palmeira⁴⁷ e Heliolândia a partir da avenida Zacarias de Assunção, principal via na conexão com Distrito Industrial de Ananindeua à BR-316, a ocupação desses bairros é antiga, pois, desde a década de 1980 o transporte público de passageiros atuava no atendimento das demandas dos trabalhadores das fábricas e do entorno.

Na outra margem da BR-316, o bairro da Anita Gerosa (também conhecido como Aurá) e a porção sul do bairro Águas Brancas concentram grande contingente populacional. Nos bairros do Júlia Seffer e Águas Brancas as vias principais atendem à demanda de circulação interna, destinada ao atendimento da população residente, com predominância de veículos particulares, seguidos pelos ônibus do transporte público. Não se identifica nestes bairros veículos destinados a transporte de cargas, como na porção norte. Os terrenos de melhores altimetrias, às margens da rodovia federal BR-316 inicialmente foram incorporados ao mercado imobiliário, destinado a grandes terrenos, alocando empresas de grande porte que se ocuparam a transição entre o bairro Centro e o viaduto do Coqueiro, apropriando-se das margens da rodovia, “deixando” os fundos, principalmente da porção sul para a população de baixa renda (mapa 13).

⁴⁶ Segundo relatório do Ministério Público do Estado do Pará (MPE-PA), em Ananindeua, no período de 2004 a 2010, foram registrados saldos positivos na geração de empregos no mercado de trabalho formal do município de Ananindeua, com o número de 16.453 vagas criadas nesse período (MPE-PA 2018, p.14).

⁴⁷ Inicialmente surgiu de empreendimento residencial financiado junto ao Estado, em 1986, com 1.100 unidades residências (TRINDADE JR, 2016. p.218).

Mapa 13: Ananindeua - Recorte Centro - BR-316 - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

No censo demográfico do IBGE, em 2010, o Centro de Ananindeua possuía 35.925 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 32.440 domicílios particulares com ocupação (V-003), alcançando elevados percentuais com 90,3% dos domicílios efetivamente ocupados, sendo o segundo maior percentual dentre os recortes de Ananindeua. Naquele ano, foram recenseadas 123.249 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é de 3,80 habitantes, a maior média de habitantes registrada em Ananindeua, esta população encontra-se dispersa em 20,6 Km² de área urbana vetorizada sobre o limite supracitado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 5.982 hab. / Km².

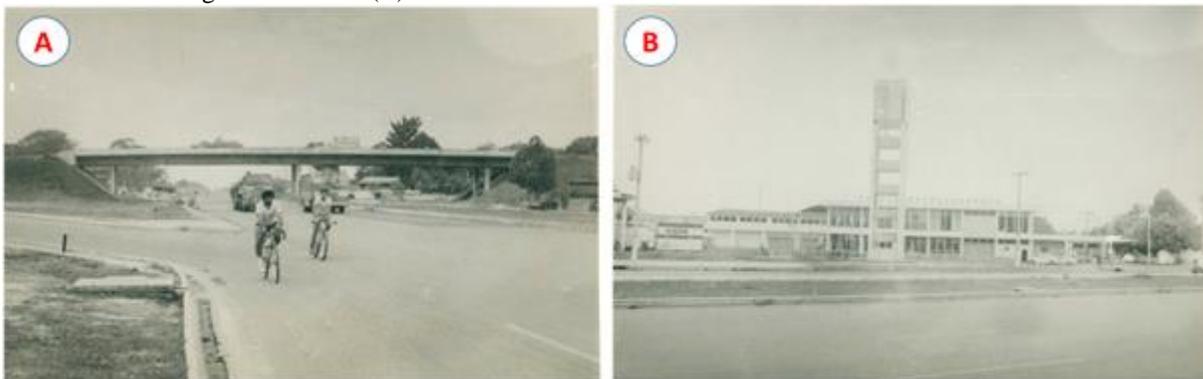
Na Área do Centro, a rodovia BR-316 é a principal via de circulação entre os bairros, e a partir dela vias secundárias integram os bairros e conjuntos, a estrada do Maguari viabiliza a integração com a Cidade Nova, a Zacarias de Assunção o Distrito Industrial, e recentemente a avenida Independência corta a porção norte do recorte visando atender ao transporte de cargas a partir da integração com a rodovia Mário Covas, estrada do Tapanã, e rodovia Arthur Bernardes, acessando os terminais portuários de cargas. Ao passo que as margens da BR-316 é cobiçada pelos empreendimentos imobiliários que buscam ampliar a renda fundiária sobre o solo urbano.

3.1.2. Ananindeua – Coqueiro e Eixo da BR-316

A rodovia BR-316 conhecida como Pará-Maranhão, a qual segundo consta no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem como nome oficial Capitão Pedro Teixeira, corta horizontalmente o município de Ananindeua, foi iniciada no final da década de 1960 e concluída nas décadas seguintes. Como extensão da economia de Belém, e sob o estímulo do Governo Federal, incentivou o processo de circulação e articulação, inicialmente entre os municípios de Belém, Ananindeua e, Marituba.

Em 1983, a rodovia apresentava pavimentação asfáltica, sendo estratégia para o Estado no estímulo das indústrias do polo industrial de Ananindeua. Naquele momento, a mesma já cumpria o papel de atendimento de demandas das indústrias de Belém, principalmente as fixadas na área portuária, promovendo a relação estrada-rio. Na figura 39-A, destaca-se a circulação de veículos nas faixas de rolamento, e sobre o elevado do viaduto, com caminhões com transporte de cargas, a mesma apresenta sinalização com borda de meio-fio e a presença de ônibus com características urbanas, porém, os terrenos do entorno não apresentavam aglomerações de residências.

Figura 39: Rodovia BR-316 na primeira metade da década de 1980, trecho do viaduto do Coqueiro (A); e frente da fábrica de Refrigerante Garoto (B).



Fonte: Biblioteca Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1983 c; 1983 d).

Na figura 39-B, a fábrica de refrigerantes Garoto, representa o setor industrial posicionando-se marcadamente na margem rodovia, situada no trecho entre a curva da castanheira e o viaduto do entroncamento, privilegiada por dois acessos à região portuária e distrito industrial de Belém e em relação à penetração nos municípios paraenses. A coordenação realizada pelo Estado, através da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) através de incentivos ao desenvolvimento dos agentes industriais, é retratada na placa afixada. Como apresentado nos capítulos anteriores o Estado, os agentes fundiários, e os transportadores coordenam as alocações das forças de trabalho.

Destaca-se ainda que a fábrica de refrigerantes Garoto foi uma das muitas fábricas que se estabeleceram nas margens da rodovia BR-316, cabe destaque também a configuração de grandes terrenos voltados a atividades de transporte e logísticas, as quais passaram a compor a formação desse eixo, de igual modo as empresas de transporte rodoviárias de longas distâncias, como Itapemirim e Transbrasiliana situadas no mesmo trecho. Assim, o segundo recorte de estudo de Ananindeua (no entorno metropolitano) abrange os bairros Atalaia, Jaderlândia, Guanabara, Águas Lindas⁴⁸ e, apresentam características que os diferem dos demais bairros, pois, apresentam forte concentração de agentes transportadores de cargas, comércio de peças, veículos e máquinas pesadas distribuídas principalmente nas margens da rodovia federal.

Contudo, as linhas do sistema de transporte público de passageiros atravessaram esses bairros sem expressividade de terminais de ônibus, por ser um *continuum* das necessidades da metrópole. Pelas condições de apropriação fundiária, a população não teve seu adensamento

⁴⁸ Ressalta-se que alguns bairros possuem nomes iguais aos de Belém, porém todos os aqui citados, foram devidamente analisados apenas no recorte territorial de Ananindeua.

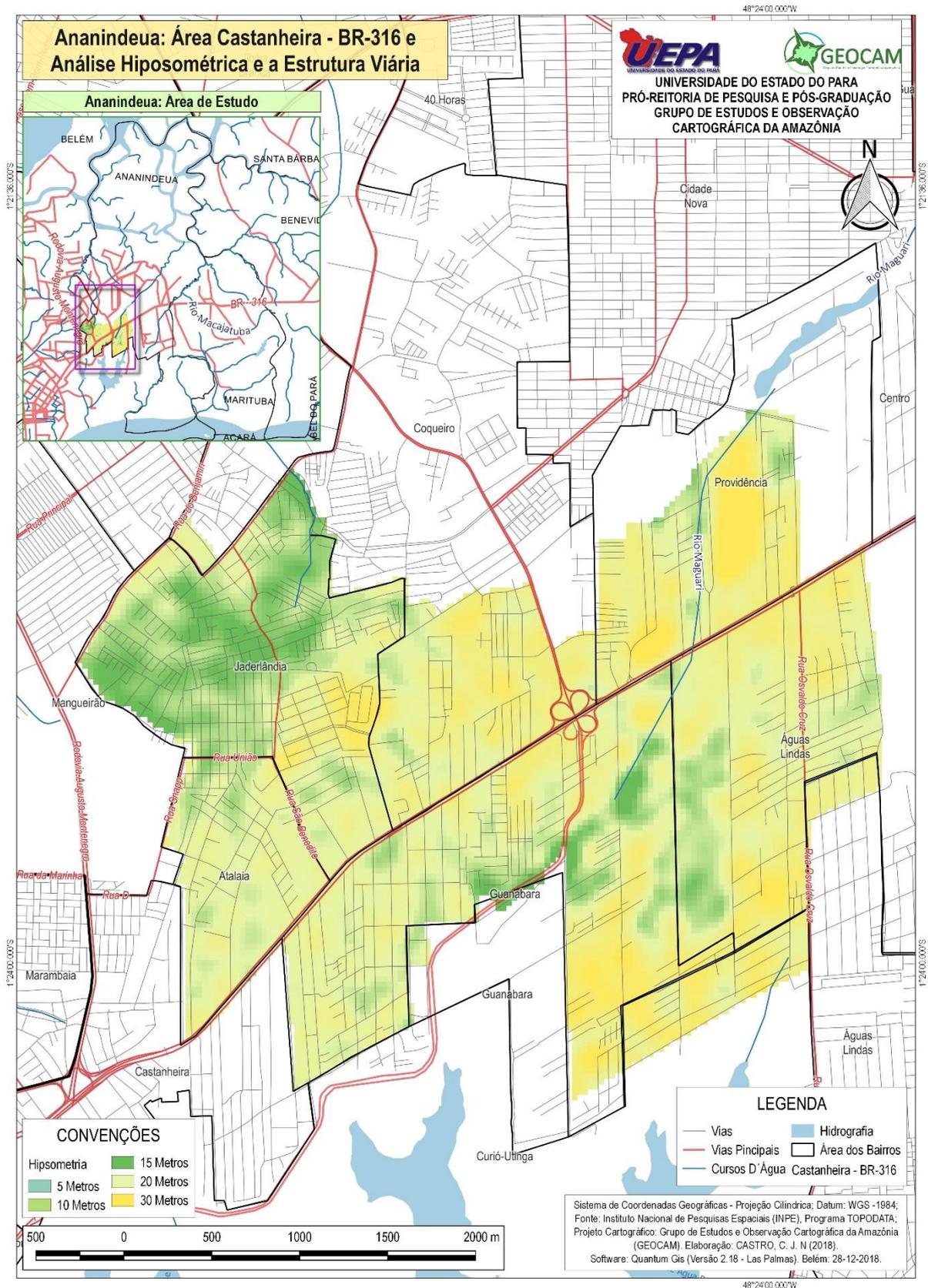
configurado nestes bairros; a dispersão populacional no sentido dos bairros periféricos no recorte Ananindeua BR-316-Centro.

No recorte Coqueiro, na década de 1980 as empresas de ônibus com atuação no sistema de transporte urbano de Belém, através das concessões da Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel) adotaram como estratégia operacional a implantação de terminais de integração, no caso da BR-316 nos dois sentidos. Inicialmente, apenas a empresa Transmab (AU)⁴⁹ operava os terminais, momento pelo qual estudos eram realizados para a efetivação de linhas, ou seja, a partir da integração nos terminais as linhas alimentadoras redistribuem os passageiros para porções dos bairros da periferia que se formava.

No Coqueiro, a regularidade e estabilidade dos terrenos permitiu aos proprietários fundiários o melhor parcelamento no processo de geração de renda da mesma, o que dificultou os processos de invasões de áreas, tais como ocorreram na década de 1990 no eixo da avenida Augusto Montenegro. Assim, como já dito anteriormente as empresas de ônibus apenas atravessaram com suas linhas o recorte, razão pela qual a rodovia BR-316 é predominantemente o principal eixo de circulação de transporte, e só recentemente, na segunda metade da década de 20, recebeu na parte de Belém o reforço de linhas de ônibus impactadas pelo processo de sobreposição de itinerários nos distritos próximos ao centro, como o Dasac e Daent, recentemente recebeu infraestrutura viária a partir do prolongamento da avenida João Paulo II integrando a rodovia Mário Covas, (mapa 14).

⁴⁹ A empresa TransMab, passou a operar em Ananindeua a partir da passagem de capitais oriundos da Viação Perpétuo Socorro (AK), sua atuação concentra-se nos bairros do recorte Centro.

Mapa 14: Ananindeua - Recorte Coqueiro - BR-316 - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

No censo, o recorte do Coqueiro de Ananindeua possuía 22.579 móveis particulares e coletivos (V-001), sendo 20.412 domicílios particulares com ocupação (V-003), alcançando elevados percentuais com 90,2% dos domicílios são efetivamente ocupados, apesar de ter poucas unidades, as mesmas apresentam ocupação efetiva sendo o maior percentual dentre os recortes de Ananindeua. Em 2010, foram recenseadas 76.200 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é de 3,73 habitantes, a menor média de habitantes registrada em Ananindeua, esta população encontra-se dispersa em 10,1 Km² de área urbana vetorizada sobre o limite supracitado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 7.544 hab. / Km².

No Coqueiro, a disposição das empresas às margens da Rodovia Federal possuem características da coerência espacial induzida e/ou incentivada pelo Estado, com o processo de valorização dos terrenos elevados e estáveis, as empresas de máquinas pesadas, transportadoras, e distribuidoras se fixaram nas poucas vias de acesso à rodovia⁵⁰. Assim, a “ocupação populacional identificada no distrito deu-se pelos fundos”, ou seja, foi através da rodovia Augusto Montenegro (atual avenida) e do acesso da rua do Benjamin, e rodovia Transcoqueiro. Desta forma, o acesso ao transporte público aos residentes do bairro Jaderlândia foi disciplinado, ao ser acessado pelos fundos, que não apresentou elementos físicos satisfatórios a apropriação fundiária do mercado imobiliário. Penteadó (1968) já havia observado tais processos ao afirmar: “o uso das margens dos eixos rodoviários principais para funções industriais, comerciais, de serviços, e de lazer”. Assim sendo, o uso que se faz do solo urbano, ou sua conversão em uso urbano, nos permite compreender a padrões habitacionais em seu entorno.

Diante do exposto e dadas as suas proporções, destaca-se que havia naquele momento um processo de ocupação similar ao ocorrido na rodovia Augusto Montenegro, pois na rodovia Transcoqueiro, as empresas transportadoras e seus galpões se dispunham nas margens das principais vias, enquanto que a população adentrava as parcas vias concentrando-se no interior dos bairros, principalmente no Atalaia e Jaderlândia. Destarte, o transporte público de passageiros se estabeleceu como um serviço cativo frente a distribuição de horários fornecidas

⁵⁰ A partir de 2010, observa-se o processo de dispersão destas empresas, ainda que para eixo da rodovia BR-316, elas buscam terrenos com melhores condições de circulação e tráfego. Os agentes transportadores consolidados no mercado de transporte de cargas buscam grandes extensões de terras, rentáveis para o desenvolvimento das atividades, e com coerências de vizinhança, evitando áreas de aglomerações urbanas, e trânsito de pedestres e veículos de menor porte, o que minimiza o número de sinistros em suas operações. Assim, os terrenos disponíveis encontram-se no entorno metropolitano, a partir do município de Ananindeua, em direção a Marituba e Benevides.

pelo agente transportador, sob a anuência do Estado. Desta forma, a Viação Forte (AF) que havia posicionado a sua operação no eixo da rodovia Transcoqueiro, mantendo sua operação para a estrada do Benjamim (Una), momento pelo qual a empresa penetrará com suas linhas no sentido da Cidade Nova.

A partir do movimento de deslocamento das empresas estabelecidas no Coqueiro, e a consolidação dos condomínios fechados no processo de valorização fundiária, a tendência aponta para o gradativo processo de inserção de novas linhas, ou (re)adequação das existentes, conectando a porção central do Jaderlândia ao eixo da BR-316, conexão esta realizada de maneira prolongada a partir da volta realizada pela rodovia Transcoqueiro. Por isto, a precarização hoje constatada na mobilidade dos moradores do Jaderlândia, bem como a dos residentes nos fundos do bairro da Guanabara, nas proximidades da rua do Fio, tem como elemento principal a articulação do Estado com os agentes do capital industrial, ou vinculados a ele, como os agentes transportadores.

3.1.3. Ananindeua – Cidade Nova

A formação da Cidade Nova, revela particularidades no que trata do processo de formação de novas periferias, onde o Estado, enquanto agente principal, atua claramente sob o tripé: urbanização planejada - periferia de grandes cidades - camadas populares. A partir da segunda metade da década de 1960, a população belenense residente e confinada nas periferias são conduzidas a uma nova condição de segregação, direcionadas para os conjuntos Cidade Nova, este contingente populacional se dispersa para a nova periferia de Belém⁵¹. Assim, para Rodrigues (1998, p.24), o Estado como agente que define e implementa políticas públicas, mobiliza interesses fundamentais da classe dominante e tem como exercício a mobilização dos interesses gerais das classes dominadas através de políticas sociais.

A disposição das indústrias, dos comércios, serviços, espaços de lazer nas margens do eixo da rodovia BR-316, com a apropriação legal dos principais eixos, pois o Estado concedia financiamento e estímulo a estas atividades, limitou consideravelmente a inserção de novos

⁵¹ Quando criado em 1943, através da lei 405, de 30 de dezembro de 1943, o município de Ananindeua, não dispunha da área que atualmente situa-se a Cidade Nova, a mesma só irá compor o limite territorial de Ananindeua após 1970, por conta da compensação territorial advindos da tributação sobre um grande estabelecimento comercial estabelecido nas margens da rodovia Br-316. Em Rodrigues (1998) resgata-se a passagem de Penteadó (1968) quando o mesmo afirma que a área da Cidade Nova, teve sua vegetação primária derrubada para o fornecimento dos postes de energia elétrica destinados a iluminação pública de Belém, e fornecimento de lenha para as locomotivas EFB e Ramal Pinheiro, e para as indústrias do reduto em Belém.

conjuntos habitacionais ao longo da rodovia, diferente do ocorrido na rodovia Augusto Montenegro, em Ananindeua, o Estado produziu e implantou um periferia diferenciada a partir da aglomeração de conjuntos habitacionais na Cidade Nova. Contudo, a configuração desta periferia, como extensão dos problemas habitacionais de Belém, com o movimento de luta pela moradia, apresentou posseiros destes imóveis que articulados com lideranças comunitárias e políticas, almejaram habitações nos conjuntos Cidade Nova. Entretanto, por conduções dos agentes do setor imobiliário foram deslocados para espaços periféricos, da periferia urbana que se formava na Cidade Nova.

Os conjuntos Cidade Nova apresentam fortes indícios da sua centralidade, sua posição na porção norte de Ananindeua possibilita acessos à rodovia BR-316 (Pará-Maranhão), rodovia do Coqueiro-Tapanã, estrada do 40 Horas, estrada do Maguari permitindo contato com distritos de Belém, tais como Daent, Daben, Daico, além de sua conexão para o interior. Desta forma, a Cidade Nova, apresenta contornos geográficos de uma periferia atribuídas de privilégios na área metropolitana de Belém. O crescente estímulo populacional induzido pelo Estado na entrega dos conjuntos habitacionais nas décadas 1970, 1980, 1990 expressam a forte ocupação urbana. Diante ao exposto, o transporte público teve papel fundamental no processo de dispersão metropolitana, tendo como destaque na Cidade Nova a Viação Forte (AF), com forte presença no recorte.

A mesma se estabeleceu a partir do prolongamento de suas linhas: Tavares Bastos, e Souza e Una (ver figura 26); assim, com a dispersão da população ocupando a Cidade Nova e entorno, e tendo relativa infraestrutura viária, a Viação Forte (AF) expandiu o serviço de transporte público de passageiros com linhas de longa distância, e com o monopólio sobre o um público cativo, inicialmente suas linhas tinham como destino o centro comercial de Belém, tais como o Ver-o-Peso.

Na figura 40-A, encontra-se um veículo articulado com dimensões próximas a 20 metros de comprimento, o veículo 05 da linha *Cidade Nova 5 – Ver-o-Peso (atual ordem 901)* operava na avenida Almirante Barroso, favorável pela alta demanda de passageiros a serem transportados para a Cidade Nova, principalmente quando a mesma ainda tinha características de cidade-dormitório, momento pelo qual sua população trabalhadora, se deslocava em grande volume para o centro urbano de Belém.

Figura 40: Veículos da Viação Forte na linha Cidade Nova 5, em 1989 (A); e ônibus na linha Guajará - Ver-o-Peso, em 1992 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2014; 2017 j).

Na figura 409-B, observa-se o veículo AF-10607 da linha *Guajará-Ver-o-Peso* (*ordem atual 906*) e a expressiva fila de passageiros para o embarque na porta traseira (*padrão de embarque na época*) onde se observa que o ônibus já apresenta considerável lotação. Diante de tais evidências é possível afirmar que a expressiva demanda de passageiros do centro comercial de Belém (bairro Campina) para a Cidade Nova, e a linha 106 contornava os conjuntos Cidade Nova alcançado espaços periféricos e precarizados nas imediações do Guajará I, atendendo os posseiros deslocados do conjunto Cidade Nova I.

No veículo da linha *Cidade Nova 5 Ver-o-Peso*, nota-se melhores condições de investimento por parte do agente transportado, motivo pelo qual ele implementa um serviço diferenciado onde há ampliação na margem de lucratividade da mesma, ao implementar um veículo com dimensões de dois, ampliando a capacidade de passageiros transportados. Evidentemente, estes veículos eram incorporados nos horários de maior demanda de passageiros, momento pelo qual a infraestrutura das vias permitia seu trânsito. A empresa concentrava-se nos dois principais corredores urbanos de acesso ao centro de Belém, a avenida Almirante Barroso e avenida Pedro Álvares Cabral (quando a mesma possuía mão dupla em toda sua extensão).

A marcante presença do monopólio da Viação Forte (AF) passou a ser objeto de questionamentos a partir da segunda metade da década de 1990, e a empresa que antes operava de maneira isolada no sistema de transporte público da Cidade Nova. Naquele momento a Cidade Nova já apresentava sinais de um subcentro estruturado, perdendo a condição de cidade-dormitório, diante a esta condição as companhias passaram cobiçar a mesma. Dessa forma, naquele período o poder público, a partir da Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) responsável pelas linhas que adentram aos limites de Belém, mesmo que estas sejam

da área metropolitana, estabeleceu a criação de novas linhas de ônibus. Assim, a Cidade Nova passou a ter operação de novas companhias de ônibus, porém em número reduzido.

A Viação Forte (AF) apresentou duas estratégias frente ao processo de compartilhamento de linhas de ônibus, até aqui destacados. Pois a mesma apresenta dois movimentos operacionais de posicionamento estratégico no jogo territorial dos agentes transportadores de Belém e região metropolitana. O primeiro deu-se a linha 021 – *Ufpa-Cidade Nova 6* (atual 321), com a ida pelo Una e retorno pela BR-316, a empresa permitiu a inserção da empresa Transurb (AE) para operar no eixo da rodovia Transcoqueiro, acessando a avenida 3 Corações e arterial 18, em 1994, (figura 41-A). Após sucessivas consultas, constatou-se que a empresa Transurb (AE) pertencia, já naquele momento, ao grupo familiar vinculado à Viação Forte (AF), motivo pelo qual a mesma, também inseriu a linha *Cidade Nova 6-Ufpa* (atual 999 – *Curuçambá-Ufpa*) que tinha no itinerário a rodovia BR-316 (*ida e volta*) atendendo a demanda do *Shopping Castanheira*, sem compartilhar sua operação com a empresa Transurb (AE).

Figura 41: Veículos das linhas Ufpa - Cidade Nova 6, em 1994 (A); e ônibus da linha Marituba - Cidade Nova, em 2001 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 j; 2017 k).

A primeira estratégia adotada pela Viação Forte (AF) na primeira metade da década de 1990, lhe permitiu a um poder de barganha com o poder público e com os demais agentes transportadores; pois, à medida que a CTBel, ao imputar o compartilhamento das linhas de ônibus entre duas ou mais empresas. A Viação Forte (AF) não permitiu o compartilhamento de suas linhas, mantendo sua operação de caráter único. Contudo, a mesma deixou que a linha 021 (atual 321) fosse compartilhada entre a Transurb (AE) e a Viação Guajará (AI), por pertencer aos mesmo grupo a Transurb (AE) não apresentou maiores resistências, desde que a linha

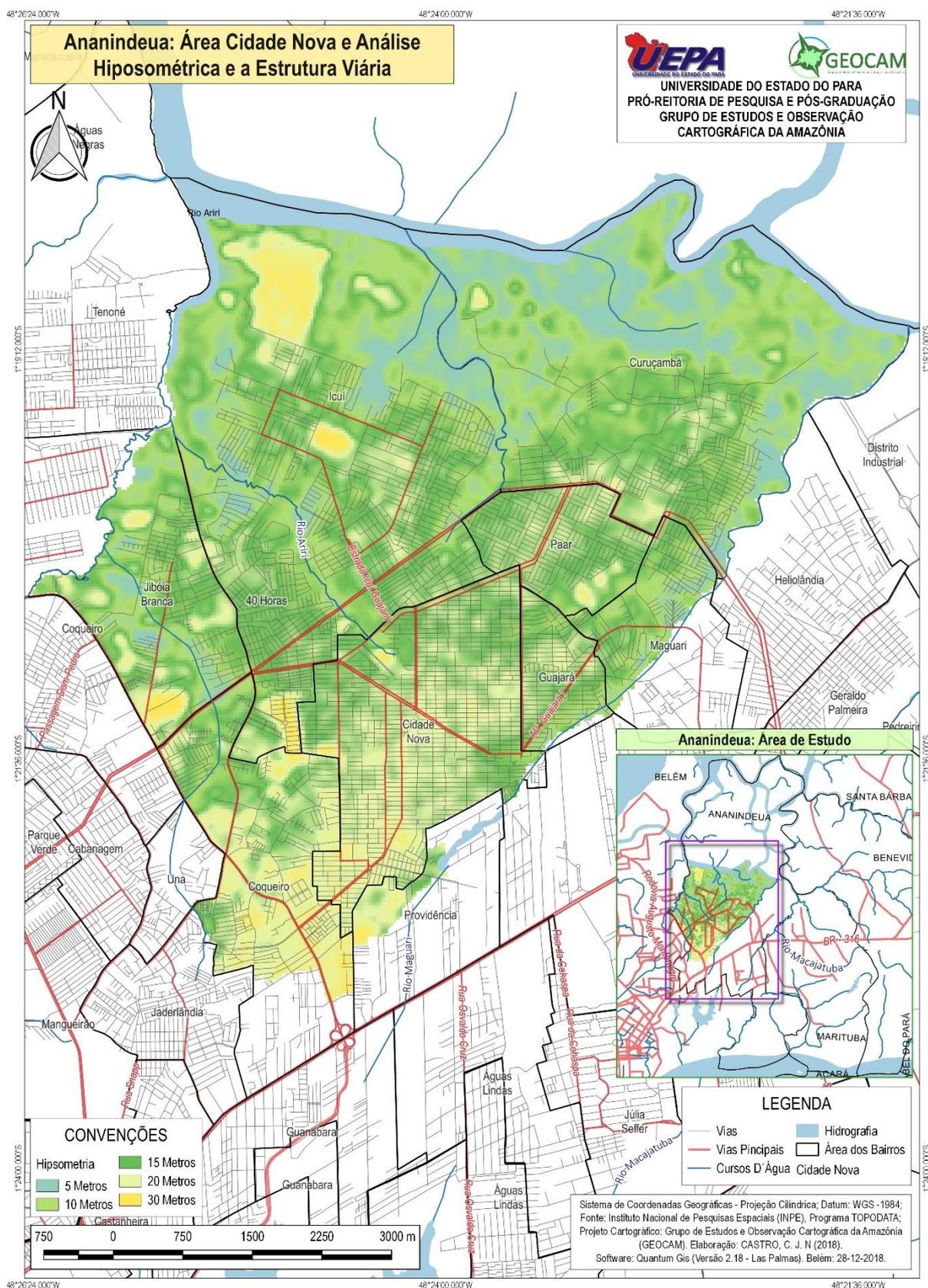
Cidade Nova 6 – Ufpa (atual 999 – Curuçambá-Ufpa), não fosse operada também em regime de compartilhamento.

Porém, na primeira metade dos anos 2000, com o processo de crescimento do subcentro Cidade Nova apresentava sinais consolidação dos setores de comércio e serviços. Assim, agentes transportadores outros, cobiçavam a expansão de suas operações, e no processo de compartilhamento operacional a empresa Transportes Marituba – Transmab (AU) também inseriu, com anuência do poder público, a linha *Marituba-Cidade Nova*, conforme o veículo de ordem 503 (figura 41-B).

Destarte, a empresa Viação Forte (AF) apresentou sua segunda grande estratégia operacional, não compartilhando a operação da linha Marituba-Cidade Nova com a empresa Transmab (AU). A Viação Forte (AF), visualizando o processo de adensamento populacional no bairro do Curuçambá, dilata a linha *Cidade Nova 6-Ufpa*, para o bairro do PAAR, onde a linha passou a bandeira *999- PAAR-Ufpa*; adiante prolongada para o bairro do Curuçambá, onde a empresa Transportes Marituba – Transmab (AU) já havia incorporada as linhas da Viação Perpétuo Socorro (AK), onde a AU operava as linhas a *989 – Curuçambá-Centro – linha A (atual 919 - Curuçambá – Pátio Belém)*, posteriormente dividindo-se nas linhas, *989 - Curuçambá-Ver-o-Peso – Linha B (atual 920 – Curuçambá-Ver-o-Peso)*. Assim, a Viação Forte (AF) penetrou sua operação no bairro com a linha 999 que passou novamente por alteração na bandeira, assumindo *999- Curuçambá-UFPA*.

A infraestrutura do recorte espacial Cidade Nova são visíveis os momentos de implantação de políticas públicas voltadas à habitação, estruturadas nas décadas de 1970, 1980, e 1990, quando são observados padrões de arruamento e desenho urbano nos conjuntos, nas porções estáveis e elevadas da Cidade Nova, com considerável disposição de vias de circulação, estruturando a porção norte de Ananindeua, até recentemente a avenida Independência (mapa 15).

Mapa 15: Ananindeua - Recorte Cidade Nova - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

No censo demográfico IBGE, em 2010, o recorte Cidade Nova - Ananindeua dispunha de 80.866 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 72.641 domicílios particulares com ocupação (V-003), alcançando elevados percentuais com 89,8% dos domicílios são efetivamente ocupados, cabe destacar que a atividade imobiliária é intensa e resguarda percentuais de imóveis retidos nas mãos de empreendedores imobiliários para valorização futura.

Naquele ano, foram recenseadas 271.370 pessoas residentes (V-014), assim, a média de habitantes por domicílios foi de 3,74 habitantes, a segunda maior média de habitantes registrada em Ananindeua, esta população encontra-se dispersa em 29,5 Km² de área urbana vetorizada sobre o limite supracitado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado foi a maior registrada dentre os recortes espaciais da cidade de Ananindeua, ao registrar 9.198 hab. / Km², sendo o recorte mais valorizado da cidade.

3.1.4. Marituba – Porção Sul

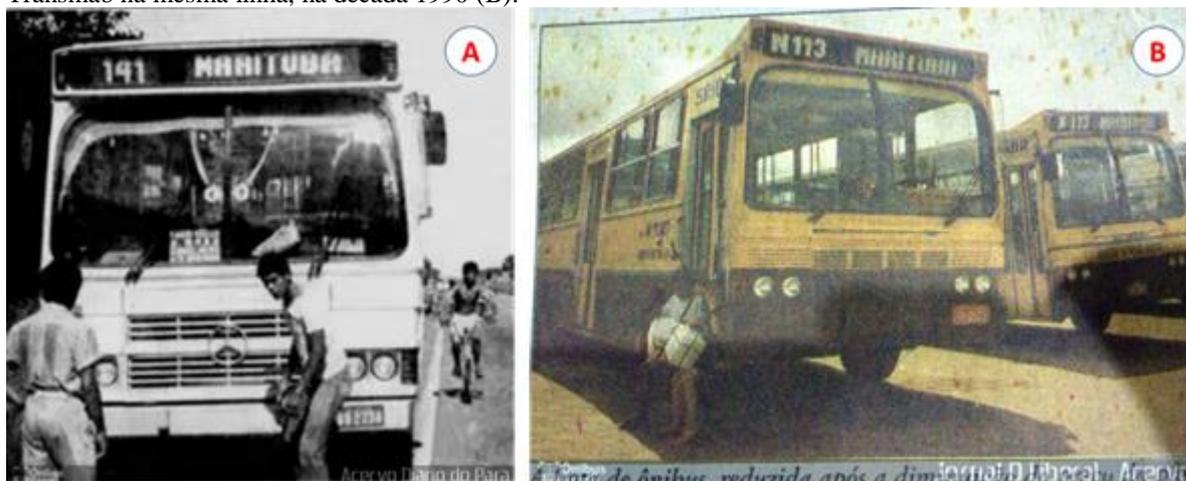
A cidade de Marituba, apresenta sua origem a partir dos limites a sul do bairro Centro (a partir da rodovia federal BR-316), abrangendo os bairros: Mirizal, Nova Marituba, Decouville, Pirelli, Pato Macho (São João), Uriboca, Santa Lúcia, Che-Guevara (Almir Gabriel). Nesta margem da rodovia, ainda situa-se a histórica Caixa D'Água utilizada para o resfriamento das caldeiras das locomotivas da Estrada de Ferro Bragança, também nesta porção encontra-se a Igreja Matriz, a Paróquia do Menino Deus, fundada pela Igreja Católica em 1954. O centro da cidade formado as proximidades do rio Uriboca, afluente do Maguari, e as margens da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), onde após a sua completa desativação a rodovia federal BR-316 passou a ser a principal artéria viária para a circulação e transporte da população de Marituba.

A primeira função atribuída a Marituba encontra-se visível na disposição de quadras do bairro Centro, onde as mesmas se espaçam em largas quadras onde com o passar das décadas foram objeto de apropriação, suas medidas permitiram a apropriação pelos agentes industriais, transportadores e comércio de peças para veículos pesados. No município, atividades ligadas ao transporte são predominantes, com grande concentração de postos de combustíveis e de empresas distribuidoras, que se posicionam nas margens do principal eixo de transportes a rodovia BR-316.

O crescimento populacional de Belém e Ananindeua, conduziu os agentes imobiliários na produção de moradias. E os terrenos disponíveis nestes municípios passaram a ser objeto de negócio frente à promoção imobiliária, contudo, este crescimento populacional não acompanha políticas públicas voltadas à educação, saúde, e principalmente segurança; apresentou demandas por espaços nos cemitérios. Ao passo que os espaços de Belém e Ananindeua encontrava-se sob o controle do mercado imobiliário, destinado a promover a habitações. Assim, os terrenos disponíveis na periferia metropolitana de Marituba, foram incorporadas a atividades de serviços, sob controle de agentes atuantes em atividades funerárias e serviços relacionados, na gestão e manutenção de cemitérios (CNAE-9603-3/0).

O município apresenta três grandes empreendimentos privados que fazem um arco no processo de dispersão a partir do bairro Centro, em Marituba. Neste processo Marituba passa a ser inserida, mesmo que periféricamente, como subcentro atendendo as demandas da metrópole. A Viação Perpétuo Socorro (AK) foi a primeira empresa identificada com linha em Marituba, no ano de 1988, quando o município era uma vila de Ananindeua, o que reforça o *continuum* territorial da empresa a partir do recorte Centro – BR-316. Em Marituba, na segunda metade década de 1980 a empresa AK operava com linhas urbanas (figura 42-A).

Figura 42: Veículo da Viação Perpétuo Socorro, na década de 1980 na linha Marituba (A); e outro veículo da Transmab na mesma linha, na década 1990 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 l); Sousa (2018 b).

Naquele momento, as linhas não possuíam números de ordem, sendo identificáveis apenas a ordem do veículo na frota da empresa, destarte a bandeira do veículo aponta apenas Marituba, contudo, na década seguinte, as linhas operadas no limite de Belém, passaram a receber números de ordem, e na figura 42-B, foi identificada a mesma configuração de bandeira no veículo da linha 113 – Marituba (atual 913 – Marituba-São Brás) este operando pela

empresa Transportes Marituba – Transmab, que teve origem na procriação dos capitais da Viação Perpétuo Socorro (AK).

A empresa Transmab (AU), foi precursora no processo de implementação de novas linhas urbanas em Marituba, à medida que os bairros e as ocupações consolidam-se novas linhas surgiam, com o desmembramento dos itinerários atendendo as demandas destes espaços, destaca-se que os espaços de integração das Estações BR facilitava a racionalidade operacional da empresa, pois, algumas linhas atendiam a ocupações distantes, em bairros com características rurais, onde a perenidade da oferta de transporte era definida por horários espaçados, disciplinando e militando a mobilidade dos habitantes deste espaços. Dentre estes, o Santa Lúcia, considerado um espaço rural, recebia a oferta de 4 viagens diária nos dias de semana, duas pela manhã (7:00 e 11:00) e duas pela tarde (13:00 e 17:00), motivo pelo qual novos agentes transportadores se implantaram nas décadas seguintes. Destaca-se que não há existência de linhas de ônibus urbanas com terminal no bairro, acessando o espaço urbano de Belém.

No final da década de 1990, o movimento de luta pela moradia, encontra-se em ebulição em Belém e Região Metropolitana, desta forma, em meados de 1997 a antiga Fazenda Santo Amaro, que havia sido denominada Che Guevara pelos ocupantes, marca o processo de ocupação pela luta pela terra e moradia. Para Nascimento (2008, p.20) as forças políticas atuaram no sentido de pressionar o Estado a intervir na desapropriação da mesma, assim, o nome Che Guevara foi incorporado ao bairro em 1999, no ano seguinte o bairro passou a ser denominado a partir do nome do então governador Almir Gabriel. Com a consolidação da ocupação Almir Gabriel (*Che Guevara*) os imóveis rurais do entorno, vulneráveis a novas ocupações passaram a ser incorporado ao mercado de terras, o que justifica a implantação dos cemitérios parques nos anos seguintes, por empresas com sede em Belém, tais como:

- **1997 – Cemitério Parque Max Domini II; Razão Social** – Max Domini Serviços Póstumos Ltda.; *Empreendimento Situado* – BR-316 Km 17 – Nova Marituba, Marituba-Pa; *Empresa fundada em:* 22/08/1997; *Endereço Sede* – Av. José Bonifácio 1378 – São Brás, Belém-Pa⁵².
- **2001 – Parque da Eternidade Ltda. Me; Razão Social** – Parque da Eternidade Ltda. Me; *Empreendimento situado* – Rua Cerâmica N° 100 – Decoville – Marituba-Pa; *Empresa fundada em:* 19/02/2001; *Endereço Sede* – Av. Almirante Barroso 1386 – Marco, Belém-Pa.

⁵² Em consulta aos dados cadastrais do Grupo Max Domini, identificou-se que o mesmo possui o empreendimento Cemitério Parque Max Domini I, situado na rua Leopoldo Teixeira, bairro Levilândia, Ananindeua-Pa.

- **2003 – Cemitério Parque das Palmeiras; Razão Social** – Parque das Palmeiras Empreendimentos Ltda.; *Empreendimento situado* – Av. Adolf Rettelbusch, (estrada da Pirelli) – Nova Marituba, Marituba-PA; *Empresa fundada em:* 14/05/2003; *Endereço Sede* – Av. Duque de Caxias nº 1290 – Marco, Belém-PA.
- **2012 – Cemitério Park União Good Pax; Razão Social:** União Good Pax Serviços Póstumos Ltda. *Empreendimento Situado:* Rodovia Estadual PA-150 (Alça Viária), Km 02 – São João (Pato Macho), Marituba-PA; *Endereço Sede* – Tv. Lomas Valentinas, nº 1825 - Marco, Belém - PA.

A disposição destes cemitérios em Marituba, permite compreender as ocupações no entorno, sua consolidação através da inserção de novas linhas de ônibus que passaram a ter frequência operacional, diferente da situação do bairro Santa Lúcia abordada acima. Ainda tratando da ocupação do Che Guevara (*Almir Gabriel*) a primeira linha de ônibus que se tem registro foi a linha 925 – *Che Guevara-Praça dos Estivadores-via Pedro Álvares Cabral (atual Almir Gabriel – Presidente Vargas; porém sob a ordem 924)* operada pela empresa Nossa Senhora do Carmo, com a ordem (AV)⁵³, conforme o veículo em operação no ano de 2002 (figura 43-A).

Figura 43: Veículo da linha 925 - Che Guevara Praça dos Estivadores, em 2002 (A); e outro veículo na linha 972 - Che Guevara - Pátio Belém, em 2006 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2016 a); Rosário (2015 b).

A expressiva disputa entre agentes transportadores no limite de Marituba com Benevides, onde situa-se a ocupação Che Guevara, com o processo de criação de novas linhas de ônibus urbana, impactando diretamente no território das empresas atuantes no setor intermunicipal (figura 43-B), uma nova linha foi implantada, a 972 – *Che Guevara-Iguatemi (atualmente a ordem 972 pertence a linha Benfica – Pátio Belém; porém, a linha encontra-se*

⁵³ Em 2004, a empresa Nossa Senhora do Carmo (AV) é vendida para a Autoviária Paraense, que manteve a ordem (AV) oriunda da primeira, os veículos não foram absorvidos no processo de compra. Assim, a Autoviária Paraense iniciou sua operação com uma frota nova de ônibus.

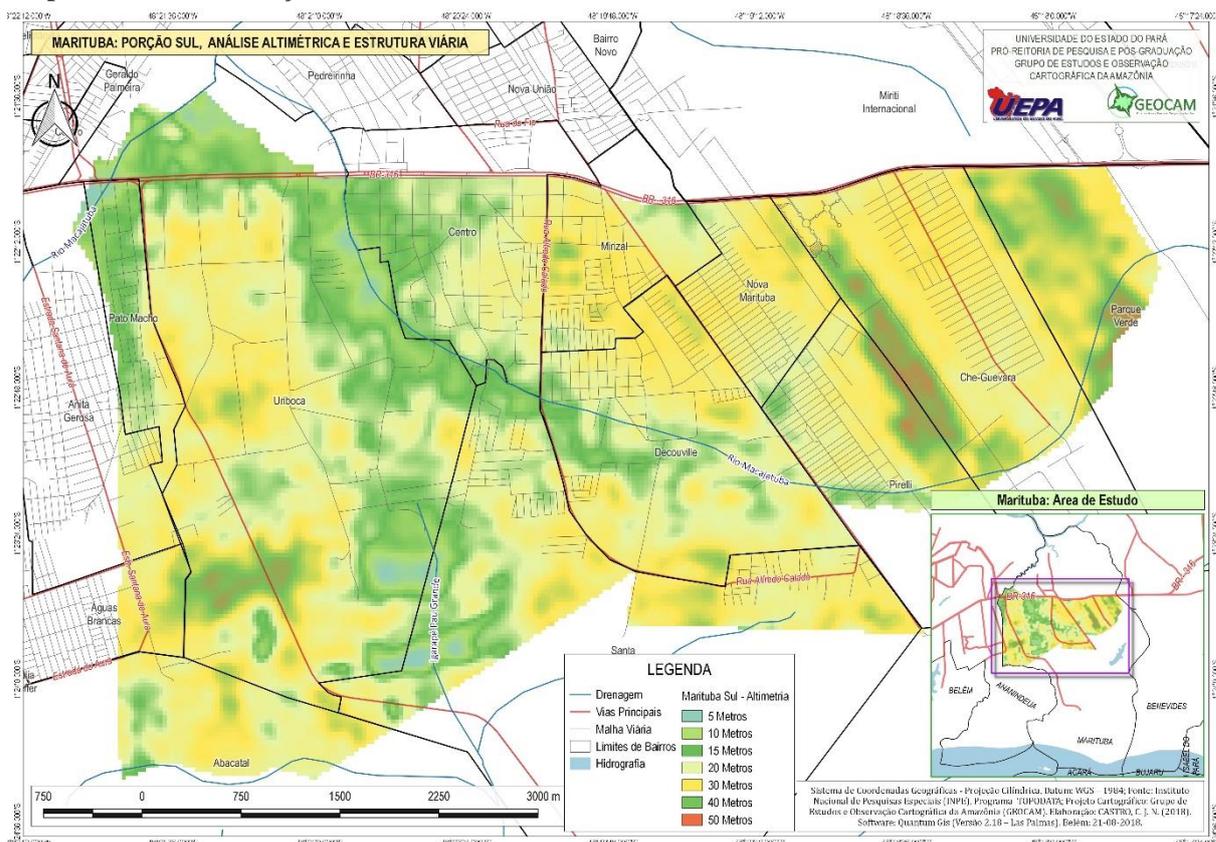
inoperante, ao passo que a linha Che-Guevara – Pátio Belém assumiu a ordem 926), onde a Expresso Izabelense promoveu na fronteira operacional a disputa territorial. Pois a mesma detinha forte concentração de linhas nos municípios de Benevides, Santa Bárbara, e Santa Izabel do Pará. A este choque entre territorialidades abordaremos na sessão que tratará de Benevides e Santa Bárbara do Pará.

O conflito entre empresas Expresso Izabelense (BB) e Nossa Senhora do Carmo na porção sul de Marituba, levou a reorganização da primeira que desativou a operação da linha Che-Guevara deslocando a linha 972 para o distrito de Benfica, e a segunda empresa foi vendida trocando o quadro societário mudando a razão social para Autoviária Paraense (AV). As demais linhas que anteriormente pertenciam a Transportes Marituba – Transmab (AU) foram paulatinamente negociadas para a Barata Transportes (BN) que pertencia ao grupo familiar da AU; e nos anos seguintes algumas linhas foram vendidas para a empresa Vialoc (BJ) que passou a operar na primeira parte da porção sul de Marituba, ao longo da estrada da Pirelli possui sobreposição de linhas com a Barata Transportes (BN) e Autoviária Paraense (AV) que estende sua operação até o Che Guevara.

Em 2004, surgiu a empresa Floresta Transportes (BH) com veículos adquiridos de empresas do sistema de transporte público de Belém, gerenciado pela Companhia de Transportes de Belém (CTBel) e de outros estados, novamente Rio de Janeiro, a empresa BH, também operava na linha 925 – *Che-Guevara-Ver-o-Peso*. A linha apresentava baixa frequência operacional, e seus veículos apresentava fortes sinais uso, associados à precária manutenção, apresentava um quadro de muitas interrupções de viagens, e longos períodos à espera do ônibus seguinte. Assim, a empresa Autoviária Paraense (AV) fez a compra da linha 925, consolidou a operação no bairro Che-Che Guevara, atualmente Almir Gabriel, em Marituba, atualmente a linha 925 – *Almir Gabriel-Ver-o-Peso*.

Marituba, em seu recorte sul, possui terrenos firmes e estáveis que foram objeto de interesses e disputas políticas, contudo sua estrutura viária é fragilizada pelo limitado número de vias possíveis acessos. Todas as vias de penetração de transportes para os bairros apresentam como corredor viário principal a rodovia BR-316 (mapa 16).

Mapa 16: Marituba - Porção Sul - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2019).

As informações organizadas a partir do censo demográfico IBGE, em 2010, onde no recorte Marituba Porção Sul – apontam que naquele ano esta área dispunha de 18.149 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 16.762 domicílios particulares com ocupação (V-003), alcançando elevados percentuais com 92,4% dos domicílios são efetivamente ocupados, destaca-se que nesta porção os loteamentos encontraram limites do Refúgio da Vida Silvestre (Revis Metropolitana) situada na área da extinta fazenda da Pirelli.

Ainda naquele ano, foram recenseadas 66.216 pessoas residentes (V-014), assim, a média de habitantes por domicílios foi de 3,95 habitantes, tendo a segunda maior média de habitantes registrada no entorno metropolitano, o que expressa a dispersão da periferia urbana de Belém em espaços voltados a residência, em pesquisa de campo são identificados elementos que reforçam a assertiva de periferia urbana, pois suas atividades de voltadas ao circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2008).

No sul de Marituba a população encontra-se dispersa em 18,2 Km² de área efetivamente urbana vetorizada sobre o limite supracitado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro é de 3.638 hab. / Km², sendo considerada baixa devido à disposição dos lotes

que se espaçam entre os imóveis ampliando no processo de ampliação da área urbana, porém com a possibilidade futura de maior parcelamento dos lotes. Também, se observa a predominância de residências com apenas o pavimento térreo, somada à baixa verticalidade nos imóveis desta porção.

Destaca-se que a estrada da fazenda Pirelli, é uma via importante para o processo de dispersão e posicionamento das residências e ainda nos dias atuais cumpre um importante papel na circulação viária da cidade de Marituba, ainda que sem o aporte de vias secundárias de suporte a mesma, a estrada da Pirelli marca processos de conversão de uso de áreas rurais para urbanas, inicialmente os loteamentos foram predominantes nas margens da estrada que ligava a Fazenda Pirelli, destinada Refúgio de Vida Silvestre - Metrópole da Amazônia (REVIS) instituída através do decreto nº. 2.211 de 30/03/2010 (PARÁ, 2019).

Ainda que a Revis - Metrópole da Amazônia instituída por lei limite a ocupação em habitações no sentido da estrada da Pirelli, viabilizando o processo de urbanização na ocupação Santa Lúcia, essa considerada rural no início da década de 2000. Contudo, no início de 2016, na extremidade do bairro foi implantado o aterro sanitário de Marituba, recebendo mais uma vez o descarte dos problemas oriundos da metrópole, este situa-se há poucos metros da estrada Sá Serraria ou Alfredo Calado, via de acesso a BR-316 e estrada da Pirelli, porém a entrada dos caminhões coletores de lixo, foi forjada pela rodovia estadual PA-150 (*Alça Viária*) a partir do Km 04. Onde mais uma vez, a definição de Marituba aflora ao cumprir o papel de periferia de Belém, tal como na metade do século XX os bairros do Guamá e Terra Firme cumpriram.

3.1.5. Marituba – Porção Norte

O recorte da Porção Norte de Marituba abrange os limites norte do bairro Centro (a partir da rodovia federal BR-316), Nova União, Cerâmica (bairro Novo), Colônia, Pedreirinha, e mais recentemente o Miriti Internacional. No entanto, é a partir do bairro Centro e em contiguidade com o Nova União que passaram a ampliar o número de itinerários urbanos na atuação da operação da empresa Transportes Marituba – TransMab (AU) em meados dos anos 1997 a 2000 a empresa possuía destaque na operação da porção norte, também na porção sul. As ordens das linhas correspondiam: *910 – Marituba-Centro; 913 – Marituba-São Brás; 918 – Marituba-Ver-o-Peso*, que faziam o mesmo percurso a partir do bairro Centro de Marituba, porém as linhas eram oriundas de bairros tanto da porção norte quanto sul. A empresa supracitada operava de forma diferenciada na linha *914 – Marituba – UFPA*, compartilhada

com a empresa Viação Guajará (AI), a qual não adentrou em nenhum bairro interno de Marituba, permanecendo no bairro Centro.

A estratégia da empresa Transmab (AU) consistia no uso de lona como bandeira auxiliar, que identificava o bairro de origem, e de destino da linha; em outras palavras, as linhas se dividem nas mesmas ordens alternando a operação para atender os bairros Cerâmica, Nova Marituba, Decoville, Pirelli. A estrutura gerencial da empresa na Estação BR, permitia flexibilidade operacional, onde a gestão das linhas permitia que ele partisse para uma viagem ao centro de um bairro da porção sul (exemplo Pirelli), e ao entrar na Estação sua bandeira de lona auxiliar fosse alterada para um bairro da porção sul (exemplo Cerâmica), ao passo que a empresa atuava com previsão de demanda, visualizando os horários de demandas de funcionários e trabalhadores de fábricas e indústrias. Assim, indústrias situadas nas extremidades da porção norte de Marituba, foram indutoras do processo de expansão das linhas de ônibus, a exemplo da época Madeireira Maginco Verde (atualmente com M, G)⁵⁴, desta forma, a empresa ajustava os horários de partidas e de chegada dos veículos nas linhas visando atender a demanda do empreendimento. Foi a partir deste empreendimento que no processo de desmembramento das linhas, na primeira metade dos anos 2000. Destarte, as linhas antes pertencentes à empresa Transmab (AU) foram vendidas à empresa Vialoc (BJ):

- *910 – Marituba – Centro*, passou a ser identificada com a ordem *935 – Marituba – Pátio Belém – Cerâmica*;
- *910 – Marituba – Centro*, foi dividida na porção norte passando a ser identificada com a ordem *936 – Marituba – Pátio Belém – Colônia*.
- *913 – Marituba – São Brás*, foi desativada no bairro, porém a empresa BJ incrementou a linha *938 – Marituba – Doca – Cerâmica*;
- *918 – Marituba – Ver-o-Peso*, passou a ser identificada com a ordem *937 – Marituba – Ver-o-Peso – Cerâmica*;

A linha *914 – Marituba-UFPA*, compartilhada com a Viação Guajará (AI) foi adquirida pela Vialoc (BJ) que manteve a disposição do terminal as margens da rodovia BR-316.

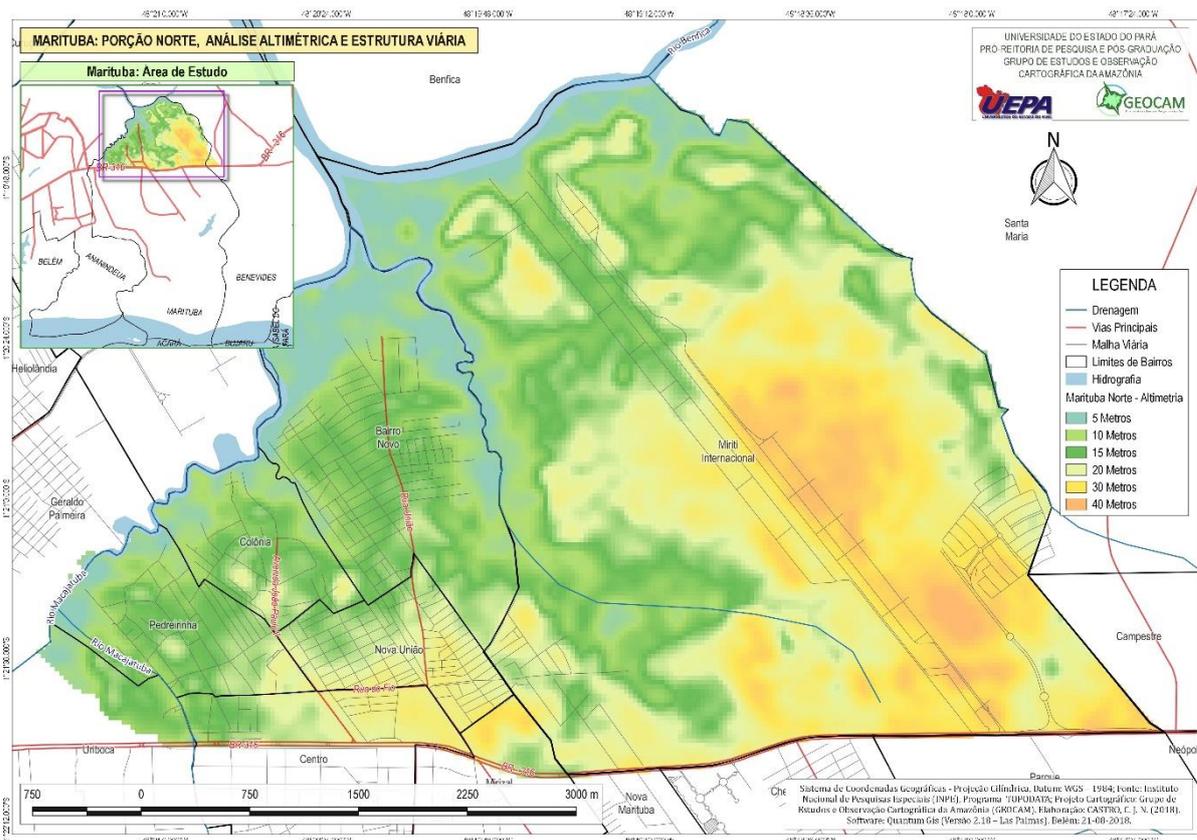
Na segunda metade dos anos 2000, o sistema de transporte público regulado por Belém, passa por intensas modificações, e as empresas monopolizantes passam a ser objeto de

⁵⁴ A empresa M. G. possui razão social: Mg Madeireira Araguaia, Indústria, Comércio e Agropecuária, inscrita sob o CNPJ: 04.956.322/0001-60; teve sua abertura em: 08/05/1969. Segundo dados levantados em campo e confirmado na base de consulta da Receita Federal através do CNPJ, o empreendimento encontra-se situado na Rua da Cerâmica nº 400, bairro Cerâmica- Marituba-PA.

questionamento pela mídia, concatenando com as argumentações de Vasconcellos (2001). Em Marituba, as empresas do transporte coletivo passaram a ser questionadas em territórios operacionais, pelos usuários que passaram a questionar os monopólios estabelecidos pelas empresas ao longo das décadas anteriores. Assim, grupos de agentes transportadores se reposicionaram garantindo sua territorialidade atuando no entorno da metrópole, nos capitais das empresas Autoviária Paraense (AV) e Vialoc (BJ) encontram agentes de grupos familiares de empresas com monopólios questionados em Belém e Marituba, porém, estes agentes estrategicamente diluíram seus capitais em duas empresas.

A infraestrutura da porção norte de Marituba, apresenta o processo recente de ocupação, neste recorte são expressivas duas vias de maior prolongamento, porém não integradas, são elas: a rua da Cerâmica que limita-se com a empresa madeireira, e a Av. João Paulo II, atendendo as demandas do Hospital Divina Providência e um conjunto de equipamentos públicos no entorno. Destarte, o recorte da porção Norte de Marituba, possui uma periferia confina e que ocupa terrenos com baixas cotas altimétricas que encontram às margens do rio Uriboca e Macajatuba, em afluência com o rio Benfica. Assim, o fator altimétrico, permitiu ao mercado imobiliário a promoção do bairro planejado Miriti Internacional, dotado de infraestrutura de médio a alto padrão, na representação cartográfica (mapa 17).

Mapa 17: Marituba - Porção Norte - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Novamente fazendo uso das informações contidas no censo demográfico IBGE, em 2010, o recorte da porção Norte de Marituba possuía 10.937 móveis particulares e coletivos (V-001), sendo 10.278 domicílios particulares com ocupação (V-003), alcançando elevados percentuais com 93,4% dos domicílios são efetivamente ocupados, apesar de ter poucas unidades em comparação com outros recortes, as mesmas expressam a maior ocupação efetiva sendo o maior percentual do entorno metropolitano.

Em 2010, foram recenseadas 40.907 pessoas residentes (V-014), a média de habitantes por domicílios é de 3,98 habitantes, acompanhando a média de domicílios efetivamente ocupados de ocupação a média de habitantes registrada em Marituba, esta população encontra-se dispersa em 7,1 Km² de área urbana vetorizada sobre o limite supracitado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 5.761 hab. / Km².

Nos anos recentes, novos empreendimentos imobiliários marcam uma nova fase no processo de ocupação no município de Marituba, programas habitacionais como o Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a produção de novos contrastes na paisagem urbana, novas unidades habitacionais foram produzidas em blocos residenciais. Situados no encontro de limites dos

bairros Nova União, Mirizal e Miriti Internacional estes empreendimentos moldaram um novo processo de periferização que contrasta com o até então verificado nos distritos administrativos de Belém.

Nos últimos anos a empresa Fênix Transportes (CB) atua com linhas internas como as linhas: *Viver Melhor-Castanheira (sem prefixo)*; *Icuí-Marituba (ordem 0017)*; *40 Horas-Marituba (0003)* todas tendo a avenida Boulevard das Águas como ponto terminal da primeira linha e intermediário das seguintes.

Contudo, novas linhas de transportes posicionaram-se frente ao processo de degradação dos imóveis, tal processo foi abrupto que seu movimento integrou as vias av. Boulevard das Águas, acessando a rua do Sítio Rural, e em continuidade a Rua do Fio, a única via que tangencia a BR-316, permitindo uma integração viária e na rede de transporte. Porém, este empreendimento PMCMV, passou a ser atendida por um novo agente transportador também atuante no circuito de transporte principal regulado por Belém. Mas, cuja a linha não pertence a este gerenciamento, está articula Marituba a Ananindeua, tendo como destino o subcentro urbano da Cidade Nova e Castanheira.

Nos encaminhamentos pautados nesta sessão, constatou-se que os processos de dispersão da atividade industrial e correlatas, iniciaram seu processo de deslocamento a partir de Belém para os municípios de Ananindeua e Marituba desde a segunda metade da década de 1970, conforme já assinalava Trindade Jr (2016, p. 351), promovendo a reestruturação urbana que inicialmente se intensificou na promoção imobiliária urbana de Ananindeua, e a partir de 2010 passa a compor de maneira mais efetiva espaços centrais da cidade de Marituba.

Os processos de dispersão da atividade industrial e correlatas, iniciaram seu processo de deslocamento a partir de Belém para os municípios de Ananindeua e Marituba desde a segunda metade da década de 1970, conforme já assinalava Trindade Jr (2016, p. 351), promovendo a reestruturação urbana que inicialmente se intensificou na promoção imobiliária urbana de Ananindeua, e a partir de 2010 passa a compor de maneira mais efetiva espaços centrais da cidade de Marituba. A rede de transporte exerce um papel fundamental no processo de assentamento urbano, sendo uma das primeiras reivindicações dos moradores destes espaços; ao mesmo tempo a metrópole amplia o curso da metropolização da pobreza atenuado pela concentração populacional nos espaços periféricos do espaço metropolitano.

Ao longo das últimas décadas o serviço de transporte público de passageiros articulou os espaços metropolitanos de Ananindeua e Marituba para a área central do núcleo metropolitano, se beneficiando dos espaços da periferia próxima articulando estes espaços metropolitanos. Desta maneira, os agentes transportadores atuaram no processo de organização espacial destes novos assentamentos urbanos, os itinerários formados no processo inicial de ocupação dos bairros foram desmembrados ao longo dos anos para atender aos fluxos da Av. Almirante Barroso, Av. Pedro Álvares Cabral (e Av. Senador Lemos) tendo como destino a Av. Presidente Vargas. No entanto, o complexo de feiras do Ver-o-Peso ainda mantém sua centralidade e os agentes transportadores demonstram interesses nas linhas destinadas ao centro comercial de Belém, dessa forma o espaço metropolitano se articula da periferia para o centro.

Assim, os agentes transportados, organizam seus movimentos acompanhando o processo de dispersão metropolitana, definindo novas territorialidades no circuito principal de transporte público de passageiros regulado por Belém.

3.2. Benevides, Santa Bárbara do Pará: estrutura viária, transporte público e desigualdade

A formação dos municípios de Benevides e Santa Bárbara do Pará, ocorrem em momentos distintos, porém ambos foram originários do desmembramento territorial de Ananindeua, como apontamos no primeiro capítulo, às margens da Estrada de Ferro de Bragança (EFB). Desta forma, esta análise destina-se a compreender os processos de formação socioespacial urbana, iniciando pelo município de Benevides, e a partir do seu distrito mais antigo, Benfica, o qual contextualizado com os processos de ocupação anteriormente.

3.2.1. Benevides - Cidade

O processo de formação socioespacial do município de Benevides, remonta aos movimentos emancipatórios que resultaram na fragmentação territorial dos municípios ao longo da Estrada de Ferro Bragança (EFB) e inseriu na literatura a importância do progresso a partir de então. A formação e expansão do núcleo urbano de Benevides se forma a partir do fluxo de pessoas e mercadorias às margens da EFB. Em sua origem, o núcleo originário a partir da presença de escravos, enquanto força de trabalho das propriedades agrícolas da região em 1884, cabe destacar que do ponto de vista político-administrativo, naquele momento a vila de Benevides pertencia a Belém.

No processo de ampliação da estrada de ferro, a partir de 1884, ano de inauguração, o então presidente da província General Visconde de Maracaju, concede a liberdade a todos os escravos residentes naquele território. Desta forma, a partir da inserção do fluxo da rodovia, o sistema de exploração escravagista pela apropriação do indivíduo passou a ser um sério empecilho para o projeto de colonização da região. A opção pela libertação dos escravos daquele território foi o meio encontrado para “abrandar” o receio dos passageiros em trânsito na ferrovia; pois, seria destoante no movimento do progresso, um olhar sobre a paisagem do retrógrado assinalado pelo trabalho escravo.

Entrementes, em meados de 1950, o controle estatal apresentava dificuldades operacionais para manter a EFB, a crise econômica do pós-guerra, resultou na mudança da matriz de transportes, sendo o rodoviário o que havia de mais sofisticado no período. A partir da emancipação do município de Benevides em 1961, e da desativação da ferrovia em 1965, impactou no escoamento da produção agrícola da região, des-articulando o vetor de mobilidade de passageiros anteriormente existente, estes foram submetidos a novas articulações com vilas e comunidades no município. Assim, o transporte rodoviário se insere no processo de dispersão local.

Os novos vetores de desenvolvimento do Governo Federal (GF) na Amazônia, a partir da rodovia Federal BR-316, o poder estadual promoveu a integração de Benevides ao seu distrito, à época Santa Bárbara, através da rodovia estadual PA-17 em 1965 pelo extinto Departamento de Estradas de Rodagem do Pará (DER-PA), até a altura do Furo das Marinhas⁵⁵. De onde, se atravessava para Belém, acessando o Distrito Administrativo Mosqueiro, através de travessia em balsas. A implantação da infraestrutura rodoviária em Benevides, demandou as linhas de ônibus intermunicipais devido a necessidade de mobilidade de passageiros à capital, Belém. Ainda naquele momento não fizesse parte da Região Metropolitana de Belém (RMB), a cidade passava a demandar do transporte público maior frequência, e número de viagens diárias.

A Expresso Izabelense,⁵⁶ fundada em 1974, foi a primeira empresa de ônibus intermunicipal detentora do serviço de transporte rodoviário com itinerário fixo. A empresa

⁵⁵ A abertura da rodovia PA-17, foi coordenada entre órgãos; pois, o extinto Departamento Municipal de Estrada de Rodagem de Belém (DMER-BL).

⁵⁶ A Expresso Izabelense Ltda – ME constituía-se como uma Sociedade Empresaria Limitada de Santa Isabel do Pará, fundada em 1974. Em consulta ao CNPJ: 05.125.620/0001-70 constatou-se a inatividade de empresarial, pois, a mesma operava sob o nome fantasia IZATUR (consulta em: 30-03-2019 às 21:01).

tinha em Benevides o seu principal nicho de operação no segmento rodoviário partindo de Belém; entretanto, os veículos ao chegarem no Terminal Municipal de Benevides faziam a baldeação dos passageiros para os distritos, vilas atendidas por veículos urbanos, também pertencentes à empresa (figura 44).

Figura 44: Terminal Rodoviário de Benevides, e a presença do ônibus da Expresso Izabelense, em 1989.



Fonte: O Liberal (1989) postado por Jacó (2017 k).

O Terminal Rodoviário Municipal José Salomão Solon, onde a matéria encarta os benefícios concedidos à Expresso Izabelense na operação de suas linhas no terminal. A estrutura da cidade de Benevides no final da década de 1980 correspondia a uma cidade com características rurais, a qual tinha por sua localização geográfica, estando no eixo da BR-316 no entroncamento viário da rodovia estadual PA-391 (rodovia estadual Augusto Meira Filho) que leva ao Distrito Administrativo Mosqueiro. A partir da segunda metade da década de 1990, quando Benevides passa a compor a RMB (CARDOSO; NEGRÃO; PEREIRA, 2012).

A inserção da Expresso Izabelense ao sistema de transporte público de passageiros gerenciado pela Companhia de Transporte do Município de Belém (CTBel), a partir da entrada no gerenciamento municipal de Belém. A partir de então, a empresa passou a operar em dois segmentos no: Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário fixo, Intermunicipal, exceto em Região Metropolitana (CNAE - 49.22-1-01) regulado pelo Estado (atualmente Arcon), estas se direcionam para o município de Santa Isabel do Pará, limítrofe a Benevides; e no Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Intermunicipal em Região Metropolitana (CNAE - 49.21-3-02), este abarcado pelos municípios da RMB que adentram no gerenciamento de transportes do município de Belém (atualmente SeMOB). Desta forma, a empresa passou a operar em linhas urbanas regulares com itinerário fixo a partir da cidade de Benevides e também do distrito de Benfica para a cidade de Belém a partir

das linhas: *Benevides-Iguatemi* (atual 971) e *Benfica-Iguatemi-via Duque de Caxias* (atual 972) e ainda no final da década de 1990 e início dos anos 2000, a empresa passou a operar na linha *Santa Bárbara-Presidente Vargas* (atual 973).

No final da década de 1990 empresa, a partir da expansão do sistema de transporte para os municípios metropolitanos, teve início à operação da linha 971: *Benevides-Iguatemi*, que passou a integrar os espaços metropolitanos dispersos (figura 45).

Figura 45: Veículo da Linha Benevides Iguatemi, no final da década de 1990.



Fonte: A Província do Pará (1999) postado por Jacó (2017 b).

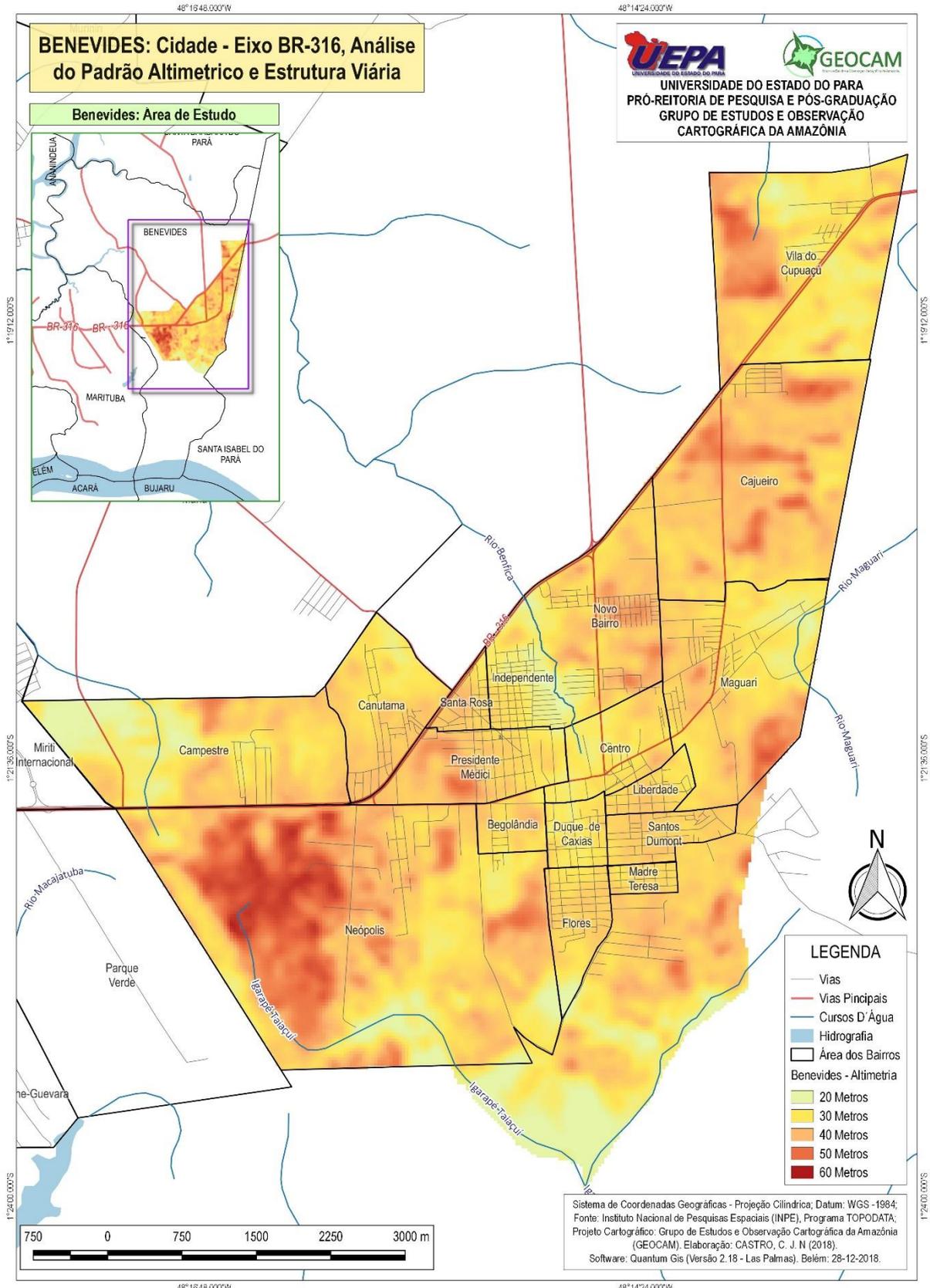
Ainda que a linha de ônibus 971 passasse a integrar o sistema de transporte público de passageiros de Belém, a empresa não modificou de imediato o *layout* da pintura de seus veículos, que mantiveram o padrão de identificação das demais linhas operadas pela empresa no sistema de transporte rodoviário, o veículo da Expresso Izabelense utilizava números de identificação próprios a empresa, e não a ordem da linha e do veículo, conforme o padrão estabelecido na época pela Companhia de Transportes do Município de Belém (Ctbel). Contudo, o veículo cumpria o seguinte itinerário: Benevides, Marituba, Ananindeua, Castanheira, São Braz, Conselheiro alcançando a demanda do Shopping Center ele retornava pela e Gentil, São Braz, Castanheira, Ananindeua, Marituba, e destino; assim, a linha tinha um propósito de articular a circulação de pessoas no âmbito metropolitano.

A inserção da linha 971 – *Benevides-Iguatemi*, inicialmente foi operada apenas pela Expresso Izabelense, no final da década de 1990. No início dos anos 2000, a linha passou a ser

operada em regime de compartilhamento de rotas com a empresa Expresso Michele (BC) que alternava os horários na linha 971, com o passar dos anos a disputa operacional estimulada pelo poder público municipal de Belém, a partir do regime de compartilhamento de linhas entre empresas no sistema.

A base territorial da cidade de Benevides é uma particularidade quanto à conexão com os distritos ao norte do município. Pois, a reformulação na malha viária da cidade de Benevides retrata bem o processo formação urbana que incide no transporte público, onde no primeiro momento a Estrada de Ferro Bragança (EFB) promove a concentração ao entorno do bairro Centro, direcionando para os bairros Duque de Caxias, Liberdade, e Santos Dumont, fortemente vinculados à dinâmica econômica das atividades comerciais da EFB, que foi traçada evitando cursos hídricos. Na cidade de Benevides o relevo apresenta boas condições geográficas em seu relevo para a operação das locomotivas (mapa 18).

Mapa 18: Benevides - Cidade - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

O desvio realizado a partir da implantação da rodovia BR-316, fez com que o fluxo de passageiros e cargas não adentrando na realidade urbana da cidade de Benevides, tornando-a primeira cidade no eixo da rodovia, a partir de Belém, a ter seu curso desviado. Este desvio estimulou a novos parcelamentos e uso do solo às margens da rodovia onde são perceptíveis a concentração de indústrias, empresas transportadoras, e as vinculadas à locação de máquinas pesadas que se estendem do Obelisco de Benevides ao entroncamento da BR-316 com as rodovias PA-391 (rodovia Augusto Meira Filho). Este desvio aproveitou o fluxo e atravessou a vicinal conhecida como Estrada do Maratá que conectava a cidade ao distrito de Benfica (*conforme se discutirá adiante na sessão 3.2.2. Benevides - Benfica*), vencendo o curso d'água inicial rio Benfica (mapa 18). Atualmente uma grande indústria do setor de bebidas situa-se às proximidades deste curso.

A consulta aos dados disponibilizados no Censo demográfico de 2010, expressam que a o recorte espacial Benevides – Cidade, a mesma possuía um total de 8.112 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 6.826 domicílios particulares com ocupação (V-003), o que gera, em termos percentuais, 84,1,3% dos domicílios são efetivamente ocupados, sendo o terceiro menor percentual dentre os demais recortes de pesquisa da Área Metropolitana, o que nos permite confirmar através da mensuração de dados o processo de dispersão urbana metropolitana. A população residente, recenseada em Benevides – Cidade, foi de 26.168 pessoas residentes (V-014), tendo a média de habitantes por domicílios aferida em 3,83 habitantes, dispersos em 20,5 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites do recorte estudado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 1. 276 hab. / Km².

Na atualidade, a cidade de Benevides enfrenta dilemas quanto a oferta de sistema de transporte público de passageiros, regulado por Belém. A falência da expresso Izabelense (BB) deixou caminho para a empresa Expresso Michele (BC) operar se maiores dificuldade na cidade de Benevides; porém a empresa ao longo de seu curso apresentou problemas de operacionais no distrito de Benfica e na cidade de Santa Bárbara do Pará.

A empresa BC deixou de operar em 2014 no sistema de transporte principal, regulado por Belém, fragilizando ainda mais a mobilidade urbana de passageiros daquele município para a metrópole. Ao ser impedida de operar no limite territorial de Belém, a empresa passou oferecer um transporte cada vez mais precário à população daquele município, incluindo a não garantia de direitos às gratuidades, às meias tarifas - direito adquirido pelos estudantes, e não

aceitação do Vale de Transporte Digital (Setrans-bel). Assim, a empresa Expresso Michele (BC) passou a operar aos moldes de um circuito de transporte, sem normas claramente estabelecidas, seus veículos transitavam no município de Benevides e ao longo da BR-316 retornando pela mesma, sem a possibilidade de adentrar a qualquer outro município. Com o passar dos meses, a empresa passou a vender os veículos de sua frota, e sem perspectivas de retorno ao sistema de transporte regulamentado deixando de operar em meados de 2016, enfraquecendo ainda mais a mobilidade dos passageiros que demandam transporte na cidade de Benevides.

Em 2012 a empresa Transcap (CL) operava no itinerário da *974 – Benfica-Murinin-Presidente Vargas*, suspendeu temporariamente sua operação retornando em 2017, quando retornou as operações com veículos na linha *975 – Benevides- São Brás*, e há registros de viagens esporádicas na linha *976 – Benevides-Presidente Vargas-via Duque de Caxias*⁵⁷.

A fragilidade do transporte na cidade de Benevides apresenta dilemas ainda difíceis de resolução, e demanda forte apropriação de estudos técnicos, que a questão pode se aproximar da epiderme do transporte público de passageiros.

3.2.2. Benevides – Benfica

O distrito de Benfica, hoje pertencente ao limite municipal de Benevides, tem sua origem em 1758, a Igreja Católica fundou a Paróquia de Nossa Senhora Conceição, às margens do trecho navegável do rio Benfica. Segundo dados da Diocese de Belém, esta paróquia é a terceira mais antiga no processo de formação de Belém, considerando que a houve o processo de fragmentação dos limites territoriais de Belém, principalmente ao longo do século XX, conforme apresentamos nas páginas iniciais do segundo capítulo.

Acompanhando a primeira nucleação na vila quando a partir das navegações no curso do rio Maguari, fundou-se a vila de Benfica. Sua origem é mais antiga que a fundação da cidade de Benevides. Naquele local, a Igreja Católica, marcou presença em um momento em que o ritmo das navegação ditavam o movimento de circulação, segundo alguns historiadores a freguesia de Nossa Senhora da Conceição (Benfica) era uma colônia promissora com produção voltada a farinha de mandioca e cereais, esta produção estimulou inicialmente uma linha de navegação a vapor da freguesia à Belém, em 1880, e nas décadas seguintes uma estrada de ferro

⁵⁷ Linha inaugurada em meados de 2000, pela empresa Benevides originária e pertencente ao mesmo agente transportador, a Expresso Izabelense (BB).

movida à tração animal, que seguia pelo continente até encontrar a Estrada de Ferro Bragança (EFB).

Em Benevides, havia a conexão com a estrada Maratá que segue da cidade em direção ao distrito de Benfica, em grande medida sobrepondo a atual PA-404 (Benevides-Muririm), pois houve um desvio de onde hoje encontra-se a Polícia Rodoviária Estadual do Pará (PRE-PA), este desvio se fez em função de pequenas vilas preexistentes e que nos cenários mais recentes passaram a apresentar sinais de adensamento populacional, frente ao processo de dispersão da pobreza de Belém. Porém, antes deste desvio, o Terminal Rodoviário Municipal José Salomão Solon expressava a centralidade da sede em relação com os distritos e vilas. A partir do desvio realizado na rodovia estadual PA-404, cujo o resultado foi a reorientação do fluxo de passageiros e cargas para Belém, reduzindo a mobilidade do distrito Benfica com a sede de Benevides, e o transporte rodoviário passou por novas adequações logísticas e operacionais.

A empresa Expresso Izabelense possuía desde a década de 1990 a linha Benfica-Belém, no sistema de operação de linhas rodoviárias, intermunicipais com itinerário fixo. Contudo, assim como ocorreu na linha 971, em Benevides, a empresa passou a operar no sistema de transporte urbano de Belém, a partir da linha 972 – *Benfica-Muririm-São Brás*, e 974 – *Benfica-Presidente Vargas-Via Duque de Caxias*. As duas linhas operam com grande espaço-tempo entre veículos, sendo predominante os veículos na 972, cabe lembrar que inicialmente a empresa não utilizava o padrão de identificação dos veículos de Belém que atende aos códigos: empresa – linha – ordem do veículo (CASTRO, 2015, p. 67).

O processo de sobreposição de itinerário, deu-se quando o órgão regulador da época CTBel permitiu o compartilhamento das linhas 972 e 974, antes operada exclusivamente com a Expresso Izabelense (BB), também com Expresso Michele (BC), em uma concorrência operacional sobre suas linhas de ônibus consideradas urbanas a primeira – 972, percorrendo 75,4 Km; a segunda – 974 cumprindo 83,4 Km do percurso estabelecidos para a viagem. Apesar de parecer vantajoso o estímulo à concorrência de mercado, em situações como esta, em que o transporte de passageiros chega a alcançar percursos superiores a 60 km, equivalente a uma viagem Belém – Castanhal (ligando regiões centrais entre a metrópole e a última cidade incorporada) o poder público deveria desestimular a concorrência entre duas ou mais empresas de transporte. Pois, dadas as instabilidades políticas que incidem sobre os agentes operadores, isso se verá com melhor detalhamento.

A Expresso Michele (BC) foi uma das primeiras a deixar de operar nas linhas de Benfica, com a saída da mesma, e com a fragilidade operacional da Expresso Izabelense (BB) o transporte das linhas passará a ser operada pela empresa Viaje Bem Transportes (BZ)⁵⁸. O movimento societário dos agentes transportadores (CASTRO, 2015), acabou por permitir novas territorialidades dos agentes transportadores de Belém que expandiram seus capitais para distrito de Benfica. Entretanto, fazendo uso de ônibus precarizados após anos de uso no intenso transporte público de passageiros da capital.

Na sequência a empresa Transportes Bonsucesso (BQ)⁵⁹ chegando a operar com numeração própria e das empresas originárias dos veículos, também era comum a incorporação de veículos seminovos de outros estados, inclusive com o aparelho de ar-condicionado no teto. Pois, devido caráter de precarização na oferta dos transportes originários dos municípios da Área Metropolitana, os mesmos foram adquiridos de sistemas de transportes das cidades cariocas.

Também houve aquisições de veículos substituídos de linhas do mesmo sistema de transporte público de passageiros, que vieram da empresa antecessora da linha 972 - a Viaje Bem Transportes (BZ). A Transportes Bonsucesso (BQ) operou até em meados de 2013, quando entrou em operação uma empresa recém-criada no município de Ananindeua. Assim, a Central Trans (CQ) assumiu a linha 974 – *Benfica-Muririm-Presidente Vargas*, com veículos novos, porém, todos Miniônibus. Isso implica na operação, pois são veículos com capacidade de passageiros limitada para a alta demanda existentes, um longo percurso de viagem 83,4 Km comprometendo a rentabilidade da linha, operando com motorista e cobrador o que onera as despesas do agente transportador. Decerto, a empresa não se manteve por muito tempo na operação, dadas as inadequações existentes entre estes três fatores, sendo a última empresa a operar com linhas de Benfica para a avenida Presidente Vargas.

A luta pelo transporte em Benfica, segue seu curso, nos anos mais recentes a empresa Barata Transportes (BN) passou a operar em uma linha denominada *Muririm-Castanheira-Integração* (sem denominação específica), mas que permite que o passageiro se desloque do

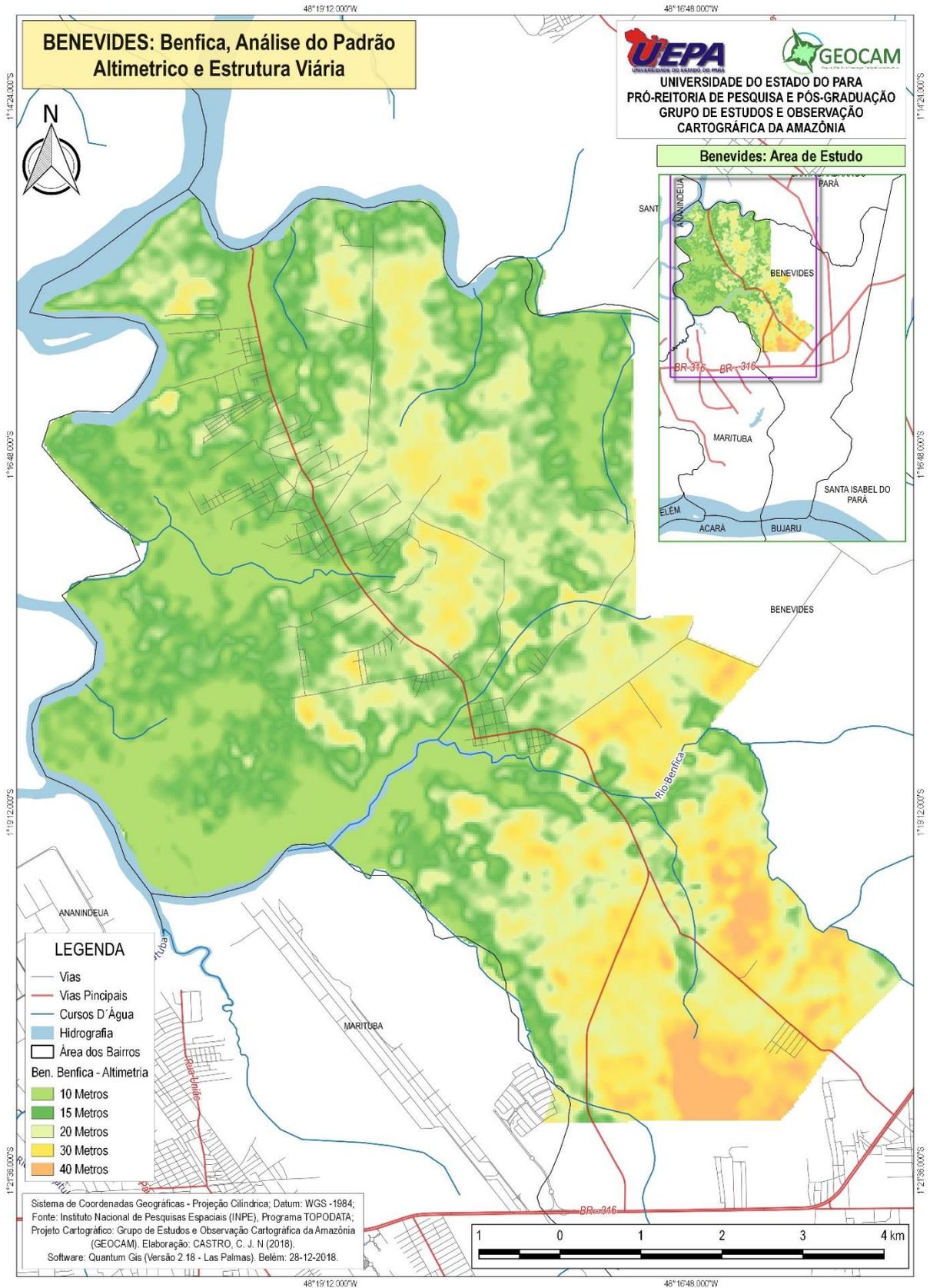
⁵⁸ A empresa Viaje Bem Transportes (BZ) utilizava-se de veículos seminovos veículos de outras empresas concessionários do mesmo sistema de transporte público de passageiros, tais como o veículo 97402: Viação Princesa do Salgado (BP-002) no link: <https://onibusbrasil.com/guilhermejssousa/2894333> (SOUSA, 2014) e da empresa Belém-Rio Transportes (BD-87307), no link: <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3031746> (JACO, 2015k).

⁵⁹ Esta empresa incorporou veículos da operação semi-urbana da Expresso Modelo (MD) operada junto aos sistema de transporte intermunicipal da Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos (ARCON).

distrito e faça a baldeação em uma parada às margens da rodovia BR-316 a outro veículo da mesma empresa, e de mesmo modo ao se deslocar do centro de Belém, em um veículo da empresa, faça a baldeação na margem seguinte do rodovia, sentido ao distrito. Neste procedimento, os passageiros ficam expostos às intempéries do tempo, se chuvoso ou ensolarado, até o momento da partida do mesmo.

A recente oferta de loteamentos urbanos começa a ser percebida no distrito de Benfica, a partir das diferentes estratégias dos pequenos agentes imobiliários urbanos. Contudo, a atividade econômica advinda da exploração madeireira muito presente no distrito, apresenta sinais desta mudança de uso da terra, as propriedades agrícolas passam a converter seu uso em renda fundiária urbana a partir dos loteamentos, e o transporte adentra, a partir da estrutura viária (mapa 19).

Mapa 19: Benevides - Benfica - Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

A representação cartográfica do mapa 19 nos permite afirmar que devido a fatores ligados ao primeiro modelo de ocupação tendo o rio como elemento articulador, a Vila de Benfica ficou limitada a uma área semelhante a um quadrado (ou se preferir um retângulo) tendo a margem direita do rio Benfica e a margem esquerda um igarapé local que conecta ao mesmo. Entende-se que a partir da situação geográfica de Benfica, na região central do distrito, e a consolidação dos lotes. O recente processo de dispersão da pobreza urbana se direciona para área mais adentro, em Murinim alcançando os limites e as margens dos rios Paraíso do Murinim, Sorocaba, Paricatuba e Icaraí, a partir dos novos assentamentos urbanos, sejam pelos loteamentos ou por programa habitacionais como o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

Nos dados aferidos no censo demográfico em 2010, o recorte espacial Distrito Benfica, apresentou um total de 4.511 imóveis particulares e coletivos (V-001), sendo 3.724 domicílios particulares com ocupação (V-003), gerando, em termos percentuais a taxa de ocupação de 82,6,3% dos domicílios, esta taxa de ocupação se aproxima ao aferido na sede do municipal, dando suporte, através da mensuração destes dados, a compreensão do processo de dispersão urbana metropolitana.

A população residente, recenseada em Benfica, foi de 14.212 pessoas residentes (V-014), tendo a média de habitantes por domicílios aferida em 3,82 habitantes, dispersos em 6,9 Km² de área urbana vetorizada sobre os limites do recorte estudado. Desta forma, a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 2.259 hab. / Km². Apesar de ter Área Urbana inferior a sede de Benevides, o distrito de Benfica apresenta a maior média de habitantes por Área; ou seja, a demanda estimulada pelos transportes público de passageiros no distrito se projeta entre com forte potencial de expansão, sobretudo pelos loteamentos que figuram na conversão da paisagem extrativista e agrícola em urbana.

3.2.3. Santa Bárbara do Pará

A formação de povoado de Santa Bárbara do Pará, remonta ao adensamento de três distritos: Tracuateua da Ponta (atualmente localidade de Vigia de Nazaré), Candeuca, e Santa Rosa (atualmente localidade de Vigia de Nazaré), com o processo de fragmentação de Belém, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foi a partir da criação dos distritos de Ananindeua, Benfica e Engenho de Araci (ou Arari) que passa a jurisdição de Ananindeua (figura 9). Passadas quase duas décadas a emancipação do Benevides, passou a

compor os distritos da mesma (figura 10). A articulação do distrito Sede de Benevides, com o então distrito de Santa Bárbara se dava através a rodovia estadual PA-17 (atual Augusto Meira Filho), e da inauguração da ponte Sebastião Rebelo Filho, em 1975, que estendia a conexão com a ilha do Mosqueiro.

Àquela altura, a sede de Benevides exercia forte centralidade no direcionamento de fluxo e das demandas por transporte, tendo no Terminal Rodoviário de Benevides seu principal expoente em transportes. Contudo, a partir de 1991 a emancipação de Santa Bárbara do Pará apresenta novas demandas, dentre elas, a do transporte público de passageiros. Naquele período a empresa Expresso Beiradão⁶⁰ operava somente no segmento de Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário fixo, Intermunicipal em Região Metropolitana (CNAE - 49.21-3-02) regulado pelo Estado (*atualmente Arcon*), onde comunidades como Genipaúba e a própria Sede de Santa Bárbara do Pará. Entretanto, dada a baixa demanda de passageiros especificamente para a cidade Santa Bárbara, a empresa ofertava a venda da passagem em veículos da linha Belém-Mosqueiro, e em horários predeterminados com baixa frequência destinava veículos para a distrito de Genipaúba (*em Santa Bárbara do Pará*), onde a Expresso Izabelense mantinha operação na linha em horários alternados.

As dificuldades de acesso ao transporte público aos moradores de Santa Bárbara do Pará apresentava-se com maior intensidade nos fins de semana, feriados prolongados e principalmente nos meses de férias escolares. A empresa Beiradão, detentora da linha Belém-Mosqueiro alterava o comportamento operacional nestas datas, atendendo quase que exclusivamente a demanda crescente de passageiros de Belém com destino ao balneário do Mosqueiro. Desta forma, os moradores de Santa Bárbara do Pará ficavam sem acesso aos veículos que transitavam na PA-391 (rodovia Augusto Meira) com lotação completa, em algumas situações superlotados, sem condições de acesso de novos passageiros ao longo do trecho de Santa Bárbara do Pará, Assim, a sazonalidade os veículos frequentemente saíam como lotação completa (sentados e em pé), em sua maioria com veranistas de fins de semana, seja na partida ou no retorno (figura 46).

⁶⁰ A Expresso Beiradão LTDA, ME constituía-se como uma Sociedade Empresaria Limitada de Belém, com forte atuação no distrito de Mosqueiro, fundada em 1970. Em consulta ao CNPJ: 04.939.641/0001-67 constatou-se a inatividade de empresarial, pois, a mesma operava sob o nome fantasia Beira - Tur (consulta em: 30-03-2019 às 21:01).

Figura 46: Veículo da linha Mosqueiro-Belém, no retorno do balneário em 2000.



Fonte: Diário do Pará (2000) publicado por Rosário (2015).

Em Santa Bárbara, a operação da linha Belém-Mosqueiro (Mosqueiro-Belém) não satisfazia a necessidade de transporte de seus moradores, em busca de mobilidade com a capital, sobretudo pela baixa oferta de viagens durante os dias da semana, momento pelo qual internamente a empresa gerenciava as folgas de serviço dos operadores.

No início dos anos 2000, a Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) concedeu à empresa Expresso Michele a permissão para operar na linha *970 - Mosqueiro-São Brás*, esta nova linha possuía a tarifa urbana de Belém, minimizando os impactos financeiros aos moradores de Santa Bárbara. Contudo, nos fins de semana, os transtornos à população tornavam a se repetir, provocados pelo acentuado número de passageiros partindo da praça do operário (bairro São Brás) com destino a Ilha do Mosqueiro, deixava em segundo plano os moradores santa-barbarenses que passaram a reivindicar linhas de ônibus originárias do município. Marcando a luta pelos transportes no processo de inserção de Santa Bárbara do Pará na Região Metropolitana de Belém naquela década.

Na primeira metade dos anos 2000, foram concedidas a operar também no regime de transporte público de passageiros urbanos, uma empresa recém criada, a Expresso Michele (BC) originária em meados de 1999 a 2000, a qual passou a operar na linha urbana *970*.

Em 2003, surge a linha 973 – Santa Bárbara – Presidente Vargas – Via Duque de Caxias. No entanto, a Expresso Izabelense foi a empresa detentora da operação inicial (figura 47).

Figura 47: Ônibus da linha 973 – Sta. Bárbara Presidente Vargas, trafegando na BR-316, em 2003.



Fonte: Jornal Diário do Pará (2003), publicado por: Jacó (2015 l)

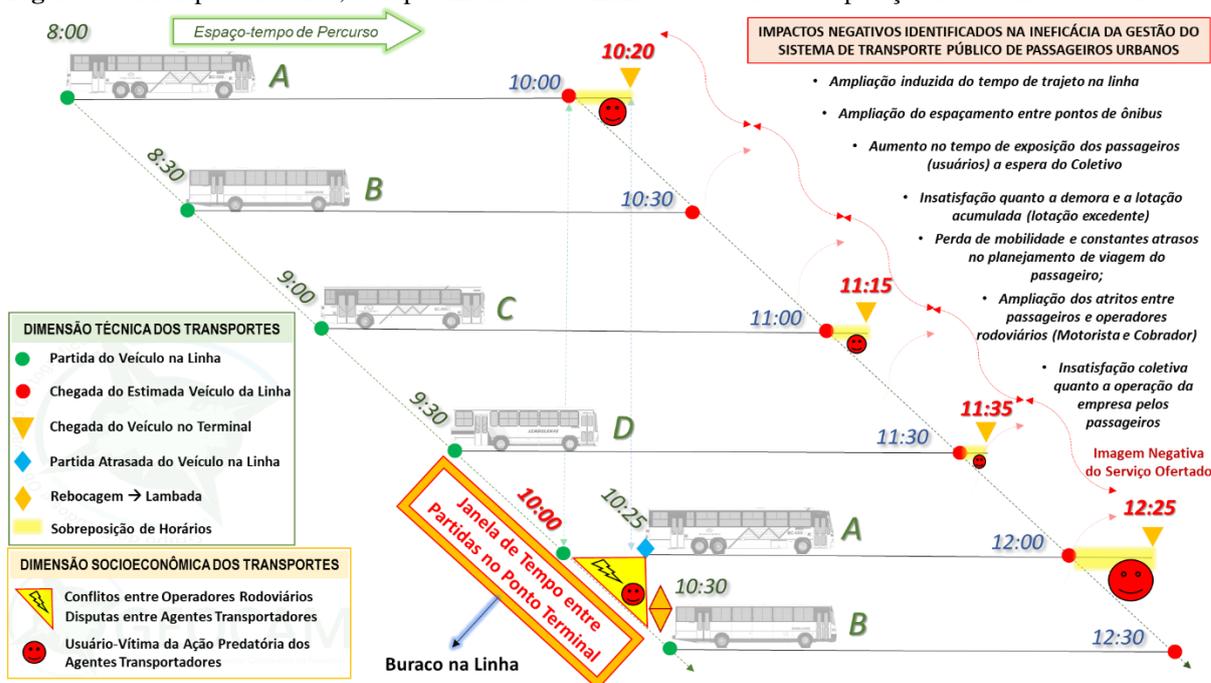
Naquele momento, a Expresso Izabelense (BB) já utilizava veículos do tipo Urbano, adequando-se à operação da linha 973, facilitando o embarque, a cobrança da tarifa, e o desembarque em maior dinamismo, dado o ritmo operacional demandado pela linha, principalmente no centro urbano da metrópole belenense. Mas, a distância de 99,8 Km percorrida por viagem, levava novamente a empresa a dilatar o tempo de partida entre os veículos. Não tendo o retorno econômico esperado a empresa (pela empresa), a mesma ampliou o espaçamento entre os veículos, levantando novos questionamentos e reivindicações por parte da população santa-barbareense quanto ao monopólio operacional da Izabelense (BB).

A CTBel, estimula a concorrência na oferta do serviço de transporte público concedendo à Expresso Michele (BC) a operar em regime de compartilhamento na linha 973. Na prática, estímulo a concorrência trouxe um efeito bem danoso aos passageiros usuários da linha; há uma prática comum entre os operadores do transporte rodoviário, esta prática é conhecida como “*Rebocagem*” onde se faz a alusão de um veículo puxando o outro; em complementar a essa prática os rodoviários utilizam o termo “*Lambada*” para fazer a ilusão a peia de cinto no corpo, representando a perda de passageiros e impactos na renda prevista anteriormente. Ou seja, proximidade entre dois veículos de mesma linhas em transitando em

espaço-tempo das viagens dos coletivos, em Belém e Área Metropolitana, porém, no segundo seus efeitos são devastadores.

O processo de inserção das linhas urbanas na cidade de Santa Bárbara do Pará configurou novas territorialidades entre agentes transportadores, o poder público municipal de Belém implantou a linha 973 - *Santa Bárbara-Presidente Vargas*, em regime de compartilhamento entre as empresas Expresso Izabelense (BB) e Expresso Michele (BC), havia uma alternância de horários nas viagens entre as empresas. Contudo, os conflitos operacionais eram frequentes entre as empresas. Para melhor exemplificar, vamos considerar o tempo médio de 120 minutos, necessários para a realização da viagem completa de um veículo na linha 973. No exemplo, projeta-se partida do **ônibus A (E. Michele BC-00003)** às 8:00 do terminal para a linha 973, para percorrer 99,8 Km, acessando o centro econômico de Belém, com previsão de retorno em 120 minutos; porém, identificou-se que a(s) empresa(s) permitia(m) que seus motoristas dilatassem o tempo previsto, ampliando o tempo de exposição do percurso, onde ao fim da operação os 20 minutos acrescidos no circuito era resultado da sobreposição ao horário do **ônibus B (Izabelense 95)** que teve sua renda impactada pela prática operacional de “*Rebocagem*” realizada pelo veículo da empresa concorrente (figura 48).

Figura 48: Transporte Público, Compartilhamento de Linhas e os efeitos da operação Predatória ao Usuário.



Fonte: Elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

Na segunda viagem do ônibus A (*E. Michele BC-00003*) que deveria partir para sua segunda viagem às 10:00, porém motivado pelo atraso de 20 minutos. Assim, o veículo segue para sua segunda viagem por volta das 10:25 (considerando o rápido período de descanso dos

operadores, motorista e cobrador), praticamente sobreposto ao horário de partida veículo da empresa Expresso Izabelense (BB). Nesse processo verifica-se a janela de 50 minutos sem partida de veículos na linha o que é conhecido entre o dialeto rodoviário de “*Buraco na Linha*”.

A figura 47, reforça o efeito danoso, na prática utilizada, operadores rodoviários em certa medida com a anuência e/ou consentimento da gerência das empresas na busca incessante de ampliação da margem de lucro sendo extremamente predatória quando há em uma mesma linha a operação em regimento de compartilhamento (CASTRO, 2015; CASTRO, SOMBRA, LIMA, 2014).

A partir da segunda viagem, com o ***ônibus B (Izabelense 95)*** parte as 10:30 para sua segunda viagem, onde mais uma vez terá sua renda impactada pela prática do veículo a frente, esta é conhecida como “*Lambada*”, pois o veículo da frente novamente se aproveita do excedente de passageiros que em projeção seriam transportados pelo ***ônibus B***.

É neste momento que o conflito entre operadores, e empresas, expressa sua face mais agressiva e predatória, disputas entre os operadores dos veículos que são claramente postos em conflitos, com adição de velocidade e movimentos bruscos em busca das paradas mais rentáveis, evitando paradas para embarque dos passageiros contemplados com gratuidades quando estas estão desacompanhados dos pagantes da tarifa.

Quando esta prática ocorre, o motorista que queimou a parada tem como intenção deixar para o “*Ônibus Lambado*” a obrigatoriedade de transportar a gratuidade, quando isso não ocorre, repetindo a prática do primeiro; ou seja, “*queimando a parada*”; nessa situação o passageiro não pagante amplia ainda mais o seu tempo de exposição no ponto de ônibus, chegando a alcançar patamares acima de 60 minutos - *aumento no tempo de exposição dos passageiros (usuários) à espera do coletivo seguinte*.

Aos demais passageiros dependentes da linha, os impactos negativos resultantes da ineficiência da gestão sobre o Sistema de Transporte Público de Passageiros, são percebidos através da:

- *Insatisfação quanto a demora e a lotação acumulada (lotação excedente);*
- *Visível perda de mobilidade, e constantes atrasos no planejamento de viagem do passageiro;*

- *Ampliação dos atritos entre passageiros e operadores rodoviários (Motorista e Cobrador);*
- *Insatisfação coletiva quanto a operação da empresa pelos passageiros;*
- *Imagem negativa do Serviço Ofertado.*

Os anos iniciais da operação compartilhada da linha 973 – *Santa Bárbara – Presidente Vargas–Via Duque de Caxias*, entre as empresas Expresso Izabelense (BB) e a Expresso Michele (BC) foram marcados pelos conflitos apresentados em tela, onde a população marcadamente era a principal vítima da disputa operacional entre empresas, e desassistida pelo poder público quanto à gestão e fiscalização da linha.

No ano de 2005, em um final de semana de férias escolares, as empresas BB e BC destinará um veículo cada para fazer a linha 973, a única linha urbana do município de Santa Bárbara do Pará. Insatisfeitos com o excessivo tempo entre partidas de veículos os moradores da cidade apedrejaram e incendiaram os dois veículos naquele fim de semana. A figura 49 retrata o processo inicial de apedrejamento do veículo reserva da Expresso Michele, o **BC-00002**.

Figura 49: Veículo Reserva na linha 973 - Santa Bárbara Presidente Vargas, sendo apedrejado em 2005.



Fonte: Jornal Diário do Pará (2005), publicado por: Jacó (2017 n).

Após, incendiar os dois veículos a empresa Expresso Izabelense (BB) que já vinha acumulando perdas e apresentava fragilidade operacional, com veículos sem força suficiente para operar quando lotados, passando por sérios problemas financeiros, deixou de operar na linha 973, permanecendo apenas a Expresso Michele (BC) na operação da linha. Para sobreviver a esse ritmo frenético de competitividade operacional, o agente transportador deve

manter um regime constante de investimento na motorização e mecânica dos veículos, cada vez mais preparados para operar em longas distâncias.

Os anos seguintes foram de relativa tranquilidade para os moradores de Santa Bárbara do Pará. A empresa Expresso Michele (BC) operou até meados de 2009 não tendo mais condições de sustentar a operação da linha 973, em grande medida sobreposta pela linha 970 – *Mosqueiro-São Brás*, dando prioridade à operação desta última. Em meados de 2010, a empresa Viaje Bem (BZ) que passou a operar com veículos seminovos advindos inicialmente de empresas de Belém e Área Metropolitana, na sequência incorporou veículos de outros estados, e naquele mesmo ano a empresa passou a assumir a operação da linha 970.

A empresa Viaje Bem (BZ) iniciou suas operações no transporte público de Santa Bárbara do Pará, a partir da linha 973, porém em pouco tempo apresentou dificuldades de operação, e deslocou os veículos para a linha 977 – *Santa Bárbara-São Brás*, originada a partir da operação da empresa. A instabilidade de empresas no município é uma característica daquele recorte de pesquisa, pois nos anos seguintes a operação passou para a empresa TransporPará (CA) que em sua maioria trouxe veículos seminovos do estado do Rio de Janeiro. A implantação da linha 977 e seu efeito prático no encurtamento operacional manteve regularidade no serviço de transporte público gerando a desativação da linha 973 – *Santa Bárbara – Presidente Vargas – Via Duque de Caxias*⁶¹.

A Transcap (CL) assumiu a linha 977 – *Santa Bárbara-São Brás utilizando veículos seminovos do advindo de empresas do sistema de transporte do Rio de Janeiro*. Até o ano de 2018, a empresas CL não havia incorporado nenhum veículo efetivamente novo em suas linhas, inclusive a mesma reutilizou veículos de um grupo de empresas impedidas de operarem no sistema de transporte público de Belém, o mesmo a qual ela encontra-se vinculado, por não apresentarem condições de trafegabilidade nas operações de vistorias em garagens, assim, foram identificados veículos das empresas: Viação Princesa do Salgado (BP), Eurobus (BR), Viaje Bem Transportes (BZ), Transuni (CC), Via Norte (CF), VIP Transportes Premium (CJ), Transportes Montenegro (CR).

A empresa Transcap (CL) apresenta em sua frota, veículos adquiridos da Vialoc (BJ) predominante no recorte espacial Ananindeua Centro, e Marituba (porções Norte e Sul), que

⁶¹ De igual forma ocorreu no município limítrofe Benevides, no distrito de Benfica com a desativação da linha 972 – *Benfica Murinim – via Duque de Caxias*.

foi fundada no processo de reorganização societária da empresa antecessora das demais, a viação Icoaraciense (AR) que durante as décadas manteve o monopólio operacional no distritos administrativos Icoaraci e Outeiro.

O que comprova a precariedade do serviço de transporte público de passageiros, onde a oferta é precarizada desde o capital rodante, o veículo ônibus, que ora é adquirido enquanto seminovo das cidades cariocas, ora enquanto veículos utilizados (e desativado) das empresas concessionárias do mesmo sistema de transporte público. Porém, agora atendendo precariamente a população residente na periferia metropolitana.

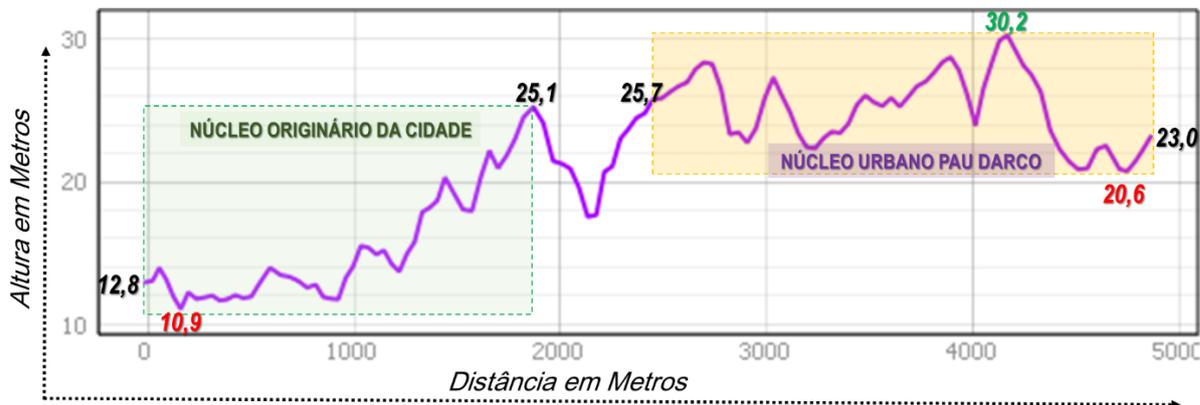
Diante ao exposto, são verificados movimentos entre os agentes transportadores a partir da saída de operação das áreas mais próximas ao centro da metrópole, e com forte concorrência com o circuito de transporte alternativo (em alguns casos clandestinos) que passaram a atuar nestes espaços. Estes passaram a se posicionar na Área do Entorno da Metrópole, com baixa concorrência operacional, pois os momentos de maior atrito entre os operadores se deram na inserção das linhas para o gerenciamento de Belém e na fase adaptativa das empresas que operam no segmento rodoviário. Como visto, as mesmas apresentaram dificuldades de adaptação ao sistema de transporte urbano. Assim, os agentes transportadores acompanham os vetores de crescimento populacional para áreas distantes do centro metropolitano, em que dadas as precariedades enfrentadas por décadas, o fundamental é ser transportado, independente das condições de conforto, é sobre esta perspectiva que os agentes transportadores ofertam o serviço cativo aos moradores de desses espaços.

O recorte espacial da Cidade de Santa Bárbara do Pará atualmente apresenta duas formações urbanas próximas, a primeira remonta ao surgimento do povoado encontram-se as proximidades da margem do rio Paricatuba, o que remonta ao primeiro processo de ocupação das Cidades Amazônicas (PORTO-GONÇALVES, 2012; TRINDADE JR, 2016).

A cidade de Santa Bárbara foi fundada em um terreno de baixas cotas altimétricas, com variação de 8 a 12 metros de altitude, sendo limitada pelo relevo acentuado em suas extremidades que atingem de 24 a 32 metros de altimetria, a mesma foi sendo direcionada para a região central, onde hoje a PA-391. O perfil altimétrico da rodovia estadual foi mensurado em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG), onde se verificou a distinção entre os dois momentos de formação da cidade, a rodovia exemplifica o perfil médio da rodovia no núcleo urbano originário da cidade, que parte de 12,8 metros iniciais, declinando a menor

altimetria em 10,9 metros, e seguida retoma a elevação do relevo a alcançando a cota máxima de 25,1 metros medida que segue para o limite do núcleo seguinte (figura 50).

Figura 50: Perfil Altimétrico da PA-391, no Trecho Recorte Cidade Santa Bárbara do Pará.

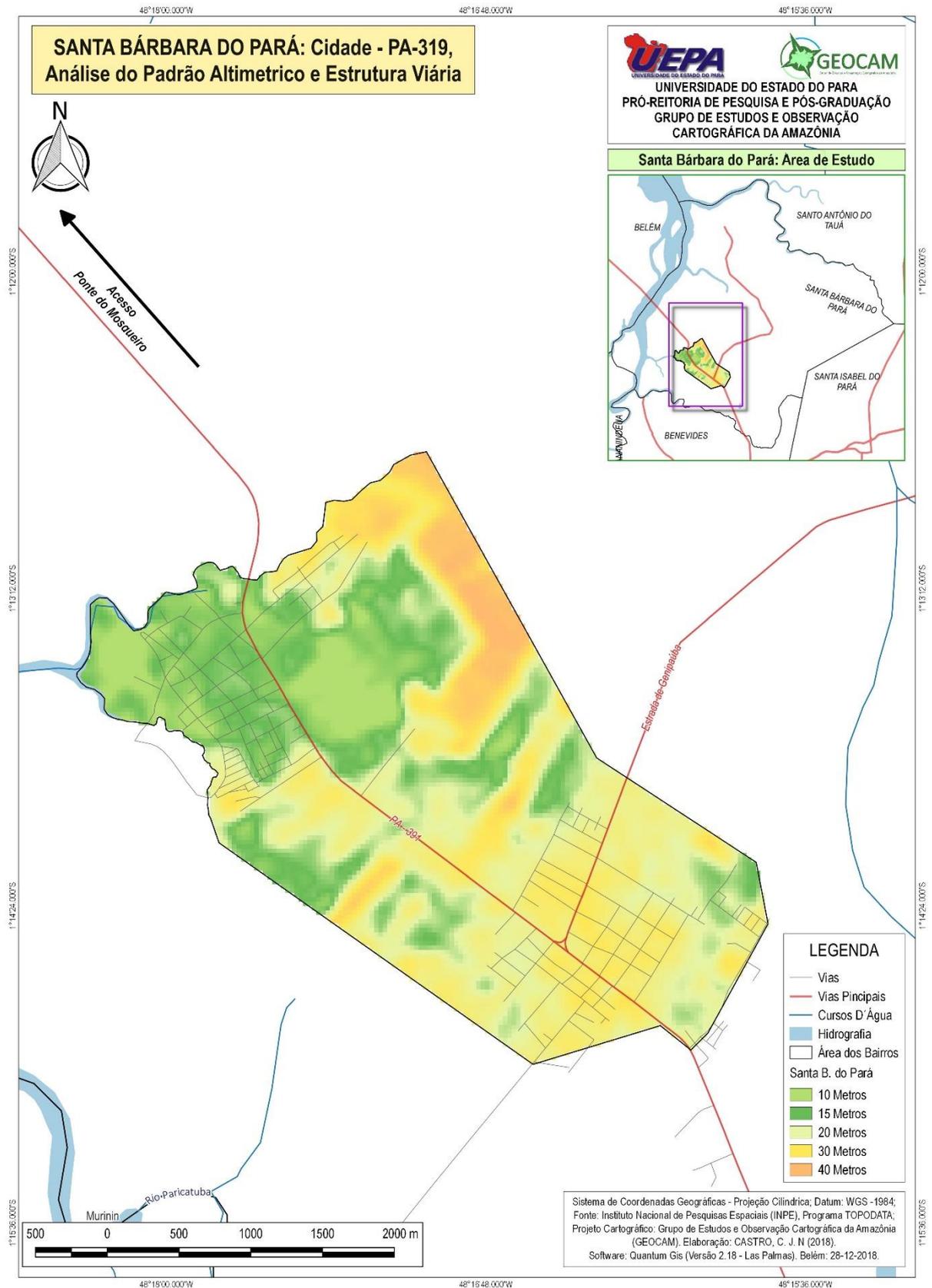


Fonte: elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Em acordo com a figura 50, a variação entre os núcleos dá-se por interferência de curso d'água. A partir do núcleo urbano de Pau D'arco retoma-se a cota média ao aferir 25,7 metros, oscilando porém e mantendo a faixa dos 25 metros no trevo de acesso a Genipaúba, declinando a 20,6 metros e rapidamente retomando a cota de 23,0 metros no limite do recorte analisado.

Diante de tais informações, o mapa 20 expressa a malha urbana da cidade de Santa Bárbara do Pará e seus principais acessos.

Mapa 20: Santa Bárbara do Pará - Cidade - PA-391 Análise do Padrão Altimétrico e Estrutura Viária.



Fonte: Geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018), elaborado pelo Autor – Geocam (2018).

Nos dados aferidos no censo demográfico em 2010, o recorte espacial cidade de Santa Bárbara, apresentou um total de 3.471 imóveis particulares e coletivos (V-001), destes 2.578 domicílios particulares com ocupação (V-003), gerando, em termos percentuais a taxa de ocupação de 74,8% dos domicílios, a menor taxa da Área de Entorno da Metrópole, considerando os estudos realizados sobre o recorte.

Quanto à população residente, recenseada na cidade alcançou 9.945 pessoas residentes (V-014), tendo a média de habitantes por domicílios aferida em 2,87 habitantes, também apresentando o menor percentual, todavia estes encontram-se dispersos em 3,4 Km² de área urbana, sendo o menor do recorte territorial identificado nesta pesquisa. Ademais, a menor área territorial revela que a média de habitantes por quilômetro quadrado ficou em aproximadamente 2.925 hab/Km², superior ao identificado no município limítrofe de Benevides, e ao Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos), na contiguidade espacial.

Nos últimos anos, a cidade de Santa Bárbara do Pará, tem recebido infraestruturas acompanhadas de políticas habitacionais que se direcionam para a mesma, elevando a densidade demográfica na localidade. A partir de então os dados do último censo demográfico disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelam uma tendência à elevação da taxa de urbanização. Pois a forma confinada da população começa a apresentar sinais claros de crescimento, sobretudo nos loteamentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) que se situam às margens da PA-319 onde antes seu uso era voltado atividade pecuária.

3.3. A sobreposição de sistemas de transporte urbano e intermunicipal no Distrito Administrativo do Mosqueiro

A sobreposição dos sistemas de transporte no eixo da rodovia estadual Augusto Meira Filho (PA-391), teve seu efeito devastador no Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos). Os debates e questionamentos acerca dos monopólios operacionais das empresas foram fortemente questionados por forças políticas locais, ganhando fôlego a partir da sensível elevação populacional a partir do município de Santa Bárbara do Pará. A precariedade no acesso a transporte público de passageiros motivou alterações, por parte do Estado. Desde a fundação da linha Belém-Mosqueiro (e Mosqueiro-Belém) em 1974, (conforme a seção 2.8) que abordou o processo de formação espacial na Ilha do Mosqueiro, a empresa Rápido Beiradão detinha o monopólio operacional da conexão com Belém em sua linha intermunicipal (pois apesar de

partir de Belém atravessar os demais municípios do espaço metropolitano retorna para Belém, a linha atravessava os municípios metropolitanos) que operava na atividade de Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Intermunicipal em Região Metropolitana (CNAE – 4921-3/01).

Para o serviço de transporte de passageiros urbanos, com itinerário fixo, a empresa Beiradão possuía capitais em uma segunda denominada Expresso Beira Alta (AJ), esta prestadora na atividade de Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Municipal (CNAE – 4921-3/01), pois também, realizava a operação das linhas internamente, conectando a partir da Vila Maracajá os extremos do Damos, tais como: Carananduba, praia Marahu, praia Paraíso, Baía do Sol, e Furo das Marinhas (as proximidades da ponte Sebastião Rebelo de Oliveira) no acesso à ilha. No distrito D'água, a Expresso Beira Alta, apresentava operação interna com horários predefinidos aos quais os moradores já conheciam o tempo médio para a passagem do ônibus nos pontos. Ao longo da década de 90 a ordem das linhas sofreu alteração na dezena de identificação, porém, é possível identificar as linhas da mesma:

- *123 – Vila – Paraíso (percurso de 42,1 Km) – antiga 173;*
- *124 – Vila – Baía do Sol (percurso de 46,9 Km) – antiga 174, e atual 967;*
- *125 – Vila – Carananduba (percurso de 26,3 Km) – antiga 175;*
- *126 – Circular – Vila Nova (percurso de 32,9 Km) – antiga 176;*
- *127- Vila – Furo das Marinhas (percurso de 52,1 Km) – antiga 177.*

A empresa mantinha o monopólio operacional na Ilha e moldava a operação em acordo com o ritmo da semana, os horários eram conhecidos, e os deslocamentos realizados em tempo moderadamente aceitável, atendendo aos moradores (figura 51-A).

Figura 51: Veículos da Expresso Beira Alta no Distrito do Mosqueiro, na segunda metade dos anos 90 e primeira década dos anos 2000.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2019 h; 2019 i).

Na figura 51-B, nota-se a duplicidade da palavra Vila, conforme matéria do jornal identificado na postagem, o ônibus ainda operava em julho de 2005. Quanto à alteração na bandeira, isso se justifica à medida que os veículos da linha 123, apresentavam problemas mecânicos, assim, a empresa alterava a bandeira e conduzia o veículo para operar provisoriamente em outra linha, prática essa que assegurava a oferta do serviço. Essa prática é considerada comum, dadas as proporções de uma empresa de características Artesanais.

No ano de 2001, duas empresas operaram na linha 970 – *Mosqueiro–São Braz*, a primeira delas foi a TransGalvão (AX) que operava com uma frota inferior a 5 veículos, estes oriundos de sistemas de transporte público de outros estados, como o Rio de Janeiro. Os veículos da empresa AX, eram identificados com a ordem 974 – *Benfica–Presidente Vargas – Via Duque de Caxias*, com o veículo AX-97402, de placa **LBD-7238**, produzido em 1995, segundo informações referentes à sequencial alfabética, o veículo foi emplacado no Detran-RJ⁶², e após seis anos encontrava-se na linha 970 (figura 52-A).

⁶² A sequencial destinada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), para o Departamento estadual de Trânsito (Detran) do Rio de Janeiro foi de **KMF-0001** a **LVE-9999**. Assim, todos os veículos neste intervalo de emplacamento foram originários daquele domicílio.

Figura 52: Veículo das Empresa TransGalvão (AX) na linha 970 – Mosqueiro São Braz, em 2001 (A); e outro da Expresso Michele (BC) na linha 970, em 2001 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 o; 2018 d).

Ainda em 2001, a empresa Expresso Michele (BC) adentrou na operação da linha 970, com veículos articulados (figura 521-B) também oriundos de outros sistemas de transporte público, desta vez do transporte de Curitiba, conforme se identifica na placa **IHO-2762**⁶³. Nota-se também, que o ônibus não possuía adequado sistema de ventilação, tornando as viagens desconfortantes aos seus passageiros, que transportados em bancos de fibra (na cor marrom), e com elevado nível de ruídos por conta da motorização dianteira do Scania 113 cavalos de potência. Diante ao exposto, a inserção de novas empresas a operarem no sistema de transporte público de passageiros se realiza no início dos anos 2000, com veículos já utilizados em outros estados, com tempo de uso acima dos 5 anos, onde se verificou principalmente na empresa BC, a incorporação de veículos de outros estados (CASTRO, 2015; CASTRO, SOMBRA, LIMA, 2014).

Cabe destacar que a inserção do transporte coletivo urbano de São Brás à Ilha de Mosqueiro não foi bem aceita por muitos moradores da bucólica ilha, com a frequência operacional da ilha e a facilidade no acesso, pelo valor da tarifa acessível por se tratar de uma linha urbana. Como efeito, o mercado de imóveis na ilha passou a sofrer com a depreciação dos imóveis à medida que os banhistas de Belém, promoviam incômodos a grupos locais. Os imóveis de segunda residência sofreram com a depreciação locacional, muito motivada em

⁶³ Em consulta ao placa junto ao Denatran, verificou-se que o veículo foi produzido sobre o chassi Scania S/113 CL Art. No ano de 1991 modelo 1992, e segundo a origem na sequencial de placas destinadas ao estado do Rio Grande do Sul (RS), no intervalo de **IAQ-0001** a **JDO-9999**, conforme página V, do apêndice da dissertação: *Transporte Público de Passageiros: Uma Análise sobre as Territorialidades das Empresas de Ônibus Urbano Regulamentadas na Região Metropolitana de Belém 2000-2012* (CASTRO, 2015).

decorrência dos incômodos de convivência com os rotulados “farofeiros” ou banhista de fins de semana.

Nos anos seguintes, a empresa Beira Alta (AJ) acumulava perdas de rentabilidade acumulada nas linhas internas da ilha, nas férias de 2001 com problemas de ordem financeira e logística a expresso Beira Alta (AJ) que terceirizou a operação da linha 970 – *Mosqueiro-São Braz*, com a empresa Transmab (AU) que utilizando veículos remanejados da linha 917 – *Distrito Industrial – Ver-o-Peso*, operou a serviço da Beiradão (figura 53-A).

Figura 53: Ônibus da Transmab a serviço da Beiradão na linha 970 – Mosqueiro – São Braz, em 2001 (A); e veículo da Expresso Izabelense agregado na linha 970, em 2002 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 p; 2018 e).

No veraneio do ano seguinte, em 2002 a empresa Izabelense (BB) já compunha o grupo de empresas concedidas a operar na linha 970, porém somente no período de alta demanda, remanejando veículo da linha 972 – *Benfica–Murinim–São Braz*, a empresa descobriu a operação no distrito de Benevides, e passou a operar na linha 970. Considerando a figura 53-B, naquele ano a empresa Beira Alta (AJ) foi inserida na operação da linha. O segundo veículo identificado ainda com a pintura de penacho que era exclusiva da empresa na primeira metade daquela década.

Ao passo que a empresa Beiradão, operadora do segmento rodoviário gerenciada pela ARCON, também apresentava claros sinais de não investimentos na frota. Sua última renovação de frota consolidada até o período havia ocorrido no ano de 1996 com veículos rodoviários e urbanos novos. Quanto aos rodoviários a figura 54-A, retrata, em acervo a matéria veiculada no jornal A Província do Pará que apresentava a aquisição de quatro novos veículos para suprir a demanda de viagens Belém-Mosqueiro (e Mosqueiro-Belém) gerenciada pela Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA).

Figura 54: Veículos da Expresso Beiradão no Distrito do Mosqueiro, na segunda metade dos anos 90 e primeira década dos anos 2000.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2018 f; 2019 j).

Todavia, no início dos anos 2000, a empresa era pressionada pela Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel) quanto à operação da linha Belém-Mosqueiro, ao mesmo passo que apresentava um quadro de baixos investimentos. A renovação da frota havia estagnado, a figura 54-B retrata o cenário operacional da empresa Beiradão, quando em 2003 a mesma possuía na linha rodoviária veículo de 1989, conforme verifica no ônibus de placa **JTG-3033**, um modelo Nielson Diplomata, ano 1988, modelo 1989; o veículo com 14 anos e uso ainda vinculado ao transporte sob o gerenciamento ARCON.

No ano de 2007, a frota da empresa Beiradão apresentava visíveis sinais de uso. As últimas unidades da linha rodoviária haviam sido inseridas na renovação ocorrida em 1996. O tempo de operação já alcançava 11 anos de uso, sendo frequentes interrupções nas viagens, gerando insatisfações entre os passageiros que passavam a aclamar a quebra de monopólio, o veículo de placa JTO-1166 (figura 55-A).

Figura 55: Ônibus da Expresso Beiradão (A); e ônibus da Beira Alta no processo de decadência operacional das empresas, na segunda metade dos anos 2000 (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2018 g); Santos (2014).

Embora se assemelhe a uma “*falsa concorrência*” a inserção da efetiva da empresa Beira Alta (AJ) na linha urbana, 970 – *Mosqueiro–São Braz* (S. Brás), com ordem de serviço para o veículo *AJ-97006* (figura 55-B), não foi de fato uma estratégia de escamotear o monopólio na conexão Belém-Mosqueiro. De fato, a empresa passou a operar na linha com dois veículos junto ao consórcio de empresas dos demais distritos administrativos de Belém. Ressalta-se que a 970, foi a motivação primeira da quebra de seu monopólio, porém com apenas um único veículo, o melhor da frota urbana capaz de operar dadas a especificidades da linha, aliás, este veículo acabou permanecendo na linha até a desativação da empresa.

Aquela concessão realizada pela Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel), apresenta elementos necessários para compreender o papel político na gestão dos transportes. Ainda que o agente transportador não apresentasse sinais de investimentos na frota, sua inserção na linha dava sobrevida à operação interna na ilha do Mosqueiro. Através das demais linhas na bucólica ilha, é importante pensar que a empresa de ônibus integrada ao sistema de transporte público lhe obriga a seguir as normas do mesmo, garantindo conquistas adquiridas tais como a meia tarifa a estudantes, gratuidade a grupos contemplados; gerando amenidades socioespaciais e políticas ao gestor municipal.

A partir da mudança do grupo político à frente da gestão municipal, e conseqüentemente da direção do órgão gestor de transporte e trânsito, diferente e ao grupo político anterior (1997-2004), a empresa apresentava um relativo quadro de estabilidade operacional. Em meados de 2009, a agência permitiu a entrada da Cooperativa de Transportes

de Passageiros do Norte – Coopetpan⁶⁴ na linha Belém-Mosqueiro abrindo a concorrência na linha com a Beiradão; em dezembro daquele mesmo ano, uma segunda empresa iniciou a operação na linha, que passou a ser operada pelas empresas: Beiradão, Coopetpan, e Condor. A concorrência estimulada pela ARCON, possui quase os mesmos efeitos das operações compartilhadas entre as companhias urbanas, conforme abordagem na sessão anterior (*Santa Bárbara do Pará*), é uma atividade predatória. No entanto, há particularidades que cabem ser apontadas aqui, devido a especificidade do transporte rodoviário.

Ao usuário do Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana (CNAE - 49-21-3-02), o planejamento de suas viagens com tempo médio de chegada, à medida que os horários disponíveis na plataforma do Terminal Rodoviário de Belém, quando a oferta de horários no guichê implica no fluxo a cada 30 minutos. Porém, os horários coincidiam com a oferta do transporte coletivo urbano, e do ponto de vista operacional, a prática de “reboagem” ocorria até aproximadamente a metade do trecho, nas imediações de Benevides. Os condutores efetivaram esta prática almejando ampliar a renda da viagem, na expectativa de passageiros retardando o tempo de percurso e ampliando a exposição do veículo na linha: dali em diante, prevalece a motorização e agilidade do operador rodoviário em reduzir o tempo de percurso e viabilizar a chegada dos passageiros no tempo predeterminado para o percurso. Chegar muito atrasado não é o objetivo do operador e do agente transportador.

Para que isso se efetive, as empresas investem na manutenção dos veículos, em alguns casos com melhoramentos nas turbinas dos ônibus⁶⁵, que permite melhor performance operacional, recuperando o tempo ampliado destinado à primeira etapa do percurso. Neste momento, o melhoramento técnico e tecnológico embarcado nos veículos com tecnologias, torna-se elemento importante a ser considerado na tomada de decisão dos passageiros, pois, dadas as melhorias, gradativamente os passageiros passaram a programar suas viagens coincidindo com os horários das duas novas operadoras a Coopetpan. De igual modo, a empresa Condor também apresentou comportamento similar, porém operava apenas com veículos do tipo miniônibus (conhecido localmente como micro-ônibus) o que facilitava no quesito agilidade operacional. Ambas as operadoras foram concedidas a operarem na linha Belém-

⁶⁴ Cooperativa inscrita sob o CNPJ: 07.640.811/0001-04, data de abertura 19/10/2005, inscrita sobre os CNAE: a mesma encontra-se registrada em outras quatro atividades ligadas à oferta de transporte de passageiros, consulta em 10/01/2020.

⁶⁵ A implantação da turbina, se faz as proximidades do motor do veículo, e tem a função de produzir mais ar frio (este filtrado) que é direcionado para a câmara de combustão, na cabeça do pistão, facilitando o processo de queima, ampliando assim a potência do motor.

Mosqueiro pela Arcon em 2009, a quebra do monopólio operacional na linha rodoviária parecia ser o presságio para a desativação da linha.

A alternância do grupo político no governo do estado a partir de 2009, ligado ao grupo da gestão do município de Belém, no final da década de 1990 e início dos anos 2000, responsável pelo processo inicial da quebra de monopólio para o distrito do Mosqueiro (*via CTBel*), naquele período exercia a gestão a partir da ARCON (*gestão estadual 2009-2012*), se deu por conta das dificuldades financeiras acumuladas em perdas ao longo de uma década, associadas à perda de gerência da empresa Beiradão⁶⁶ e abertura operacional a outras empresas no transporte rodoviário de passageiros.

Os caminhos e descaminhos do transporte público de passageiros destinados ao Distrito Administrativo Mosqueiro revelam a dificuldade de diálogo entre esferas de gestão municipais e estadual, onde persiste as estratégias de sobreposição itinerários entre empresas operadoras, coincidindo com os horários de super oferta de ônibus, contrastando com os conflitos na desregulação dos horários previamente planejados. As empresas operadoras operam sob a prática exploratória na ampliação da obtenção do lucro em detrimento do cumprimento das premissas de um transporte seguro e de qualidade. As gestões municipais expressam suas fragilidades no trato da gestão dos transportes metropolitanos, ao passo que a população dos municípios da Área Metropolitana, o que inclui o Damos, evidenciam a precarização da oferta do serviço, sobretudo em sua forma, à medida que se afastam do centro urbano da metrópole.

Os procedimentos metodológicos estabelecidos na definição inédita dos recortes espaciais revelam elementos comportamentais das empresas de ônibus do sistema de transporte público de passageiros e sua movimentação operacional ao longo das últimas décadas, permite compreender os componentes importantes no processo de dispersão da pobreza urbana de Belém e a luta pelo acesso ao transporte público. A ampliação do sistema garantiu a inclusão de novas demandas, mesmo que operadas sob a precariedade e permitiu o acesso aos espaços centrais da metrópole. O papel do Estado, enquanto agente, definiu novos modelos operacionais pautados no estímulo à concorrência entre os agentes transportadores, ampliou o número de

⁶⁶ De acordo com o jornal Diário do Pará, edição de terça-feira 10 de abril de 2010, após a decretação da falência da empresa, os bens da mesma foram dilapidados e vendidos no mercado ilegal de venda de peças por alguns funcionários que permaneceram até os últimos dias; a mesma matéria relembra o episódio marcante do suicídio de um dos sócios ocorrido em 2009 na garagem sede da empresa, Tv. Vileta no bairro do Marco – Belém (DIÁRIO DO PARÁ, 2012).

operações compartilhadas entre empresas de grupos familiares distintos e em operações no espaço metropolitano de frágil interação, assim como no núcleo e periferia dispersa de precária interação, decisão que revela a face das mudanças e continuidades no quadro político municipal e estadual. Neste momento, a análise do transporte público manifesta as articulações dos grupos políticos e seus interesses sobre as empresas concessionárias atuantes no mercado de transportes urbano e metropolitano.

A pesquisa avança para o quarto e último capítulo intitulado: *O Transporte Público e a Atual Dinâmica Metropolitana de Belém* com avanços significativos dos principais aspectos da formação urbana, definição das diferenças espaciais e das desigualdades socioespaciais no espaço metropolitano. O aprofundamento da questão envolta dos grupos familiares foi realizado com suporte analítico das gestões do governo do Pará e das gestões municipais de Belém no recorte temporal de quatro décadas. Tais averiguações compõem os elementos importantes na compreensão da ampliação do sistema de transporte público de passageiros urbanos e o choque com o sistema de transporte intermunicipal com terminais sobrepostos no espaço metropolitano de Belém.

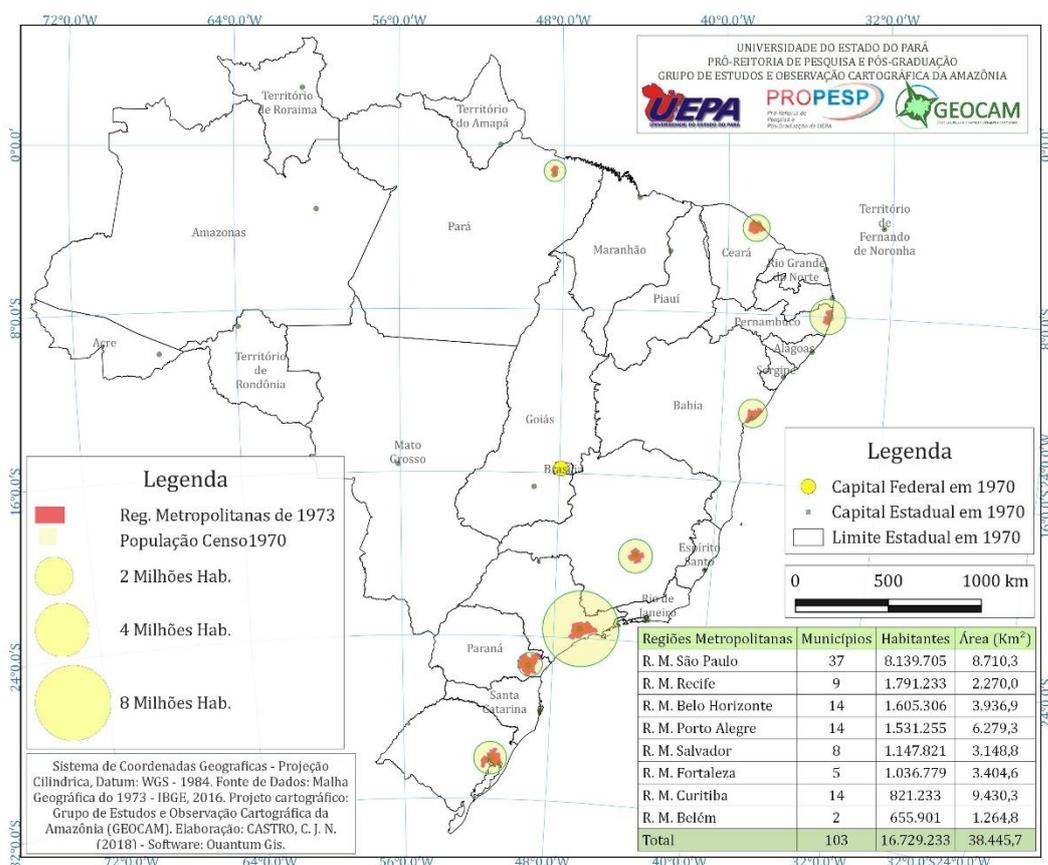
No entanto, as relações intrínsecas identificáveis no Sistema de Transporte Público de Belém são compostas por múltiplos agentes: Passageiros, Transportadores, Estado, Segmento Automobilístico, Forças Sindicais, Bancos, Financeiras, Veículos de Comunicação e Imprensa. Todos cumprem seus papéis e manifestam intencionalidades, revelam contradições arraigadas na atuação predatória de grupos familiares do transporte público. Para a última etapa do debate proposto nesta pesquisa de tese, foram realizadas sucessivas consultas aos Quadros de Sócios e Administradores (QSA) em órgãos reguladores de atividades econômicas brasileiras, estas consultas foram incorporadas aos mapeamentos de terminais, itinerários e garagens das empresas de ônibus em operação no mercado de transporte público de passageiros do espaço metropolitano de Belém.

4. O TRANSPORTE PÚBLICO E A ATUAL DINÂMICA METROPOLITANA DE BELÉM

Neste capítulo, duas seções expressam e pavimentam o debate em que o sistema de transportes público de passageiros passa a apresentar movimentos que expressam fortes interesses dos agentes transportadores que atuam no ascendente mercado do transporte. Este segmento expressa sua força de ação e intervenção enquanto condição fundamental para a produção do espaço metropolitano.

Considerando os dados disponibilizados pelo Sistema Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (SIDRA IBGE) no processo de formação das oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras, em 1973, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) destaca-se ao dinamizar suas relações a partir da metrópole a outros 36 municípios. Na capital paulista o censo registra 5.924.612 habitantes (72,8% da população) dos 8.139.705 habitantes, (mapa 21).

Mapa 21: Brasil, população censo 1970, nas oito primeiras regiões metropolitanas.



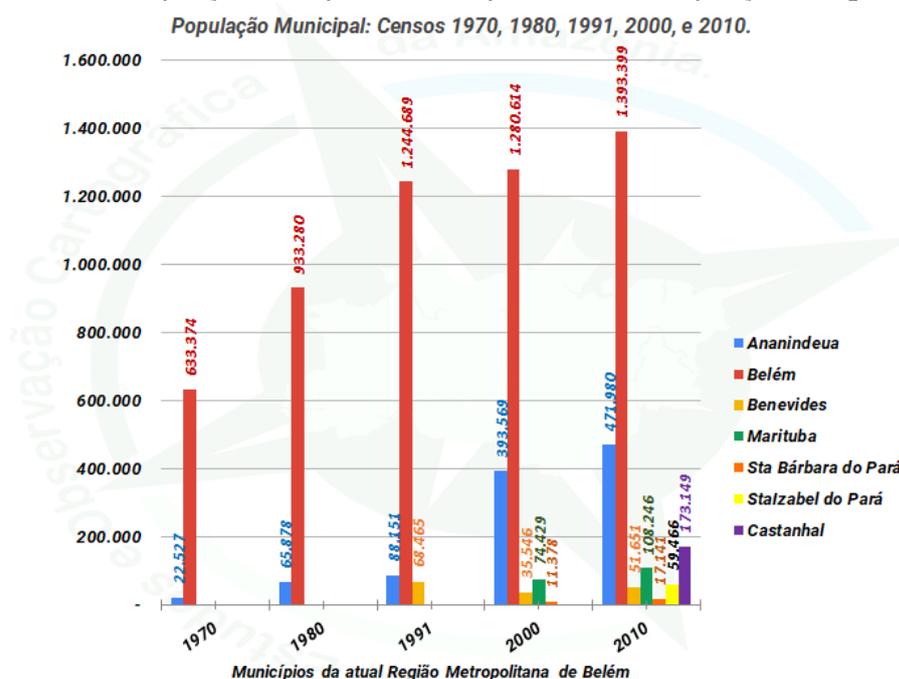
Fonte: Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA - IBGE),⁶⁷ organizada e elaborada pelo Autor – Geocam (2020).

⁶⁷ Link: <https://sidra.ibge.gov.br/>

No geral, as demais regiões metropolitanas encontram-se no intervalo de um milhão de habitantes, exceto a Região Metropolitana de Curitiba (RMC) com 821.233 habitantes nos 14 municípios da mesma; a metrópole Curitiba registra 609,026 habitantes (74,2 % da população) dos 821.233 habitantes. A Região Metropolitana de Belém (RMB) apresenta o menor número de habitantes com 655.901 habitantes, onde Belém registra 633.374 habitantes (96,6% da população) e Ananindeua com 22.527 habitantes (3,4% da população), em termos territoriais, a RMB apresenta a menor área em quilômetro quadrado das demais constituídas na formação das oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

Em 1973, o marco jurídico de formação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, na região norte a Região Metropolitana de Belém, foi formada apenas com os municípios de Belém e Ananindeua, ainda que os municípios de Benevides, Santa Isabel do Pará e Castanhal figurassem na malha territorial dos municípios brasileiros. No gráfico 1, são representados os quantitativos populacionais dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém (RMB), contudo foram considerados os dados demográficos do censo anterior à incorporação dos municípios.

Gráfico 1: População municipal nos censos precedentes à incorporação na Região Metropolitana de Belém.



Fonte: Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA - IBGE)⁶⁸, organizado e elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

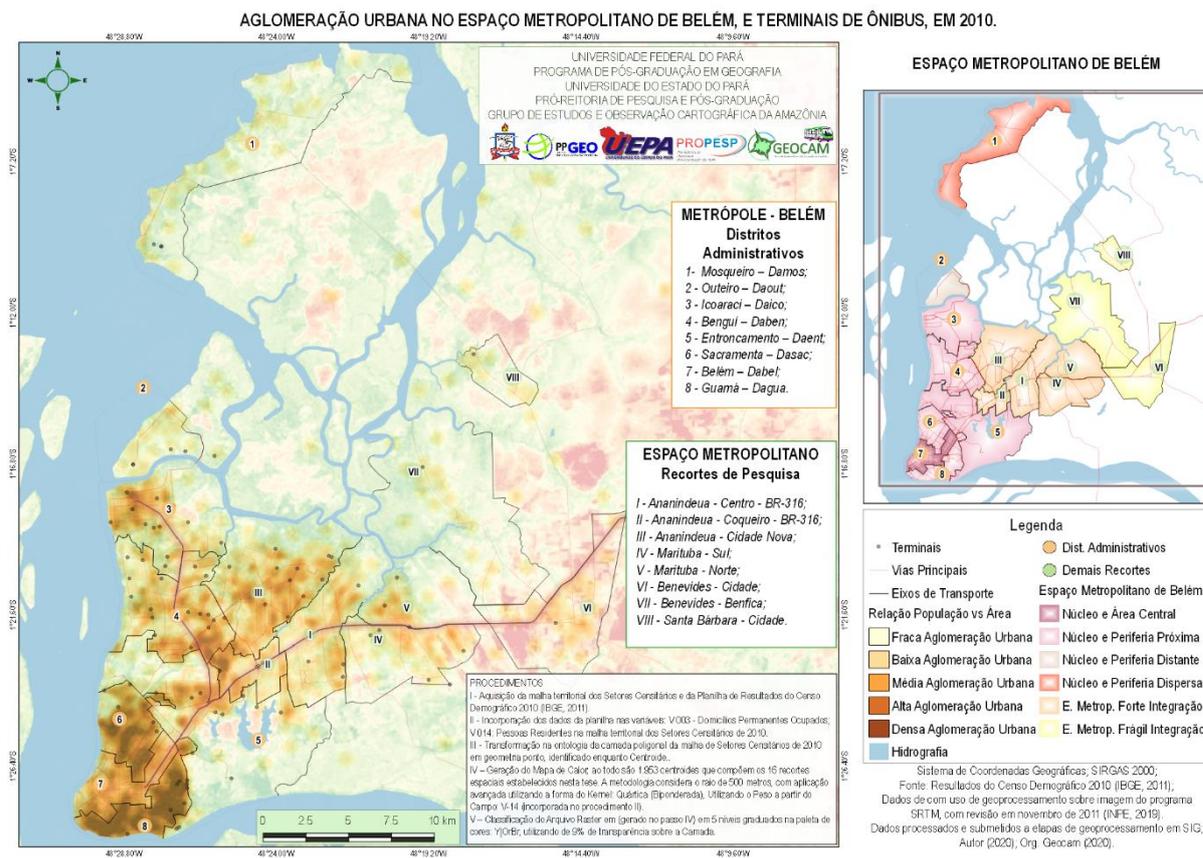
⁶⁸ Link: <https://sidra.ibge.gov.br/>

Em acordo com a proposta desta pesquisa, dois municípios da RMB serão desconsiderados neste estudo, trata-se de Castanhal e Santa Isabel do Pará. A motivação para a não incorporação deles neste estudo, dar-se-á pela não integração ao sistema de gerenciamento de transportes de Belém. A cidade de Castanhal apresenta características peculiares na dinâmica dos municípios da Região Geográfica Intermediária de Castanhal (abrangendo a municípios polos como Capanema, Bragança, Capitão Poço, Paragominas), ao mesmo tempo em que estabelece forte conexão com a metrópole (RIBEIRO, 2015; 2017; 2018).

Nesta pesquisa de tese, os resultados do último censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), disponibilizados em planilhas e malha territorial de setores censitários (em camada vetorial) foram submetidos a análises com uso do geoprocessamento de dados descritos na variável: V-014 – Pessoas Residentes, em cada unidade setorial. A transformação da natureza da malha vetorial de polígono para ponto (centroide da feição) onde foram adquiridos 1.953 pontos com os atributos da variável V-014 no qual foram contemplados 16 recortes espaciais do espaço metropolitano de Belém. A partir da camada em geometria ponto, deu-se início à geração do Mapa de Calor (ou Kernel) considerou-se a abrangência de 500 metros de raio, aplicou-se a metodologia de forma do Kernel Quártica (Biponderada), atribuiu-se o peso no campo V-014, onde um novo arquivo foi gerado (raster) e foi possível a aplicação de graduação de cores por intensidade demográfica.

Diante deste conjunto de procedimentos cartográficos, realizados a partir dos resultados por setor censitário, submetidos a etapas de geoprocessamento em Sistema de Informação Geográfica (SIG) é possível identificar o adensamento populacional existente no Distrito Administrativo do Guamá (Dágua) que possui a maior média de habitantes por área (23.637 Hab/km²), seguido pelo Distrito Administrativo da Sacramenta (19.442 Hab/Km²), em terceiro o Distrito Administrativo de Belém (Dabel) que abrange a área central do espaço metropolitano (10.580 Hab/Km²), porém, com a menor média de habitantes por domicílio permanentemente ocupados (mapa 22).

Mapa 22: Aglomeração Urbana no Espaço Metropolitano de Belém, e Terminais de Ônibus em 2010.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; Resultado do Censo Demográfico de 2010, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2011); Sucessivas etapas de análise, tratamento estatísticos, e geoprocessamento em Sistemas de Informação Geográfica (SIG's); com uso de geoprocessamento sobre imagem do programa SRTM, com revisão em novembro de 2011 (INPE, 2018); dados organizados e elaborados pelo Autor – Geocam (2020).

Considerando o mapa 22, nota-se que a aglomeração no espaço metropolitano de Belém apresenta sua densidade urbana nos distritos administrativos Dágua, Dasac, e Dabel. O Distrito Administrativo do Entroncamento (Daent) cumpre seu papel ao limitar o processo de crescimento urbano na faixa do cinturão institucional de Belém com aproximadamente 6.226 Hab/Km² com baixa aglomeração urbana. No eixo da Av. Augusto Montenegro com adensamento identificado nas proximidades dos bairros Mangueirão e Cabanagem (Distrito Administrativo do Benguí), e ao fim da avenida no bairro Cruzeiro (Distrito Administrativo de Icoaraci) apresentam pontos de alta aglomeração urbana.

O recorte espacial Ananindeua Cidade Nova apresenta média aglomeração no espaço metropolitano, porém assegura papel de destaque neste recorte, onde encontra-se a maior média de habitantes por área (9.198 Hab/Km²) ainda que comporte a terceira maior população do espaço metropolitano, com 271.317 pessoas residentes. Os recortes espaciais com baixa

aglomeração urbana são percebidos em: Ananindeua Centro BR-316, Marituba Porção Sul, e Marituba Porção Norte, ainda assim, são espaços com forte integração espacial no contexto metropolitano. Quanto aos espaços com frágeis interações espaciais, os recortes Benevides – Cidade que possui a menor média de habitantes por área (1.276 hab/Km²), Benevides – Benfica em processo de adensamento demográfico, e Santa Bárbara do Pará – Cidade, com a menor população residente 9.945 habitantes e a menor área urbana registrada no espaço metropolitano (3,4 Km²) apresentam fraca aglomeração urbana (2.925 Hab./Km²).

O Distrito Administrativo do Mosqueiro (Damos) vinculado político-administrativamente ao núcleo do espaço metropolitano de Belém, é definido enquanto periferia dispersa por apresentar fraco e disperso adensamento populacional com a menor média de moradores por área (1.184 hab/Km²), ainda que a média de moradores por domicílio seja considerada elevada (3,80 hab/Domic.), o Damos apresenta o maior percentual de residências não ocupadas permanentemente sendo 61,45% imóveis considerados de segunda residência.

Diante ao exposto, nesta tese o espaço metropolitano de Belém será composto pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará. Todos os municípios possuem linhas de ônibus urbanas sob o gerenciamento da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), integram estes espaços através do serviço de transporte e cumprem importante papel no processo de produção e reprodução do espaço urbano.

4.1. Territorialidades das empresas de ônibus urbanos e a nova dinâmica metropolitana

Para Mercês (1998), as territorialidades das empresas de ônibus do circuito principal de Belém foram organizados inicialmente na década de 1980, a partir de contratos firmados entre agentes transportadores e o poder público municipal. No processo de organização das territorialidades das empresas de Belém, como discutido nos dois capítulos precedentes desta tese, neste momento identifica-se a organização inicial dos monopólios dos transportes entre os distritos e porções de municípios da Área Metropolitana, identificada naquele contexto enquanto áreas dispersas (PENTEADO, 1967; TRINDADE JR, 2016).

Ao longo da década de 1990 há dois momentos - o primeiro enquanto continuidade à organização operacional estabelecida entre o poder público municipal e os agentes

transportadores mantendo os acordos previamente estabelecidos, até aquele momento as empresas operam suas linhas em caráter operacional único (exclusividade).

Entretanto, nas eleições municipais de 1996, um novo grupo político inicia um outro momento nos transportes coletivos urbanos. Os ajustes operacionais trouxeram fortes alterações nas composições societárias das empresas existentes, foi inserido o caráter operacional compartilhado (consórcio entre empresas) e a absorção dos transportes intermunicipais de Benevides e Santa Bárbara do Pará à integração ao transporte urbano (figura 56).

Figura 56: Dinâmica do Transporte urbano no espaço metropolitano de Belém entre as décadas 1980 e 2010.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGE0 – UFPA; Material organizado a partir das análises sobre o sistema de transporte público de passageiros de Belém; elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

A partir dos anos 2000, o transporte público de passageiros de Belém e o Espaço Metropolitano de Belém apresentaram significativas mudanças na estrutura operacional e gerencial das linhas urbanas, onde o notório movimento societário e a formação de novas empresas, com capital renovado, foi apresenta por Castro (2015). Ao passo que as reformas urbanas encaminhadas no período viabilizaram a retificação de canais urbanos, conciliadas com a abertura de novas vias, que na sequência foram destinadas à circulação urbana, teve o transporte público papel importante na consolidação da abertura das vias que antes apresentavam-se como gargalos à mobilidade urbana da metrópole.

A partir dos processos ocorridos em 2010, em que novas territorialidades se formam entre as empresas de ônibus, a maioria fragilizada pelo excessivo processo de fragmentação societária, apresentam-se na nova dinâmica metropolitana. A partir destes elementos, são

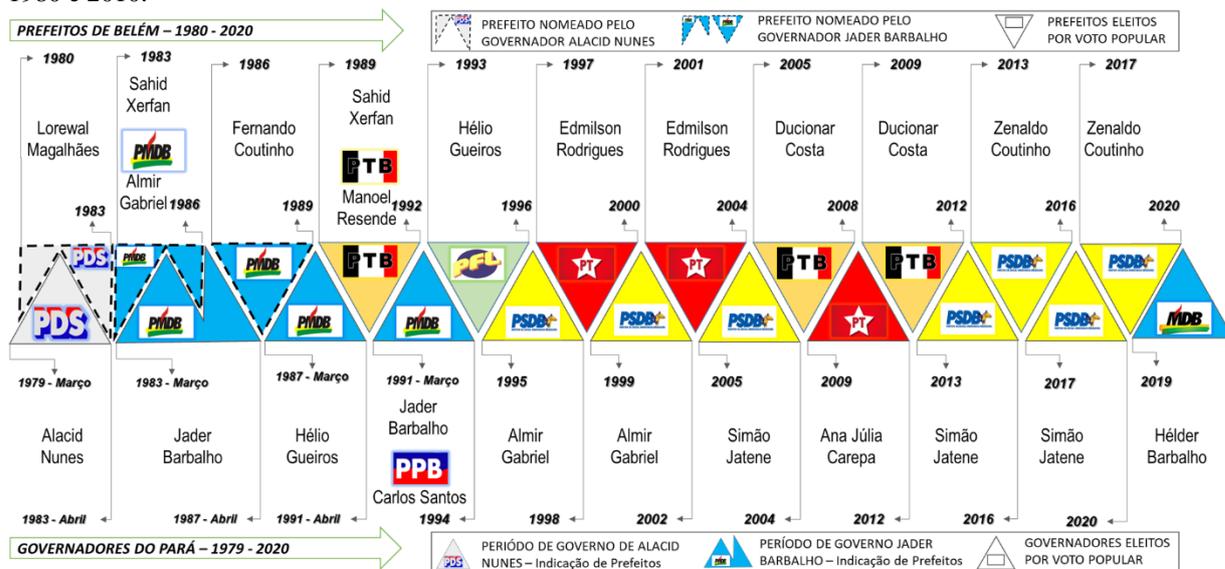
identificáveis movimento de seletividade operacional na metrópole e permissividade de operações precárias em continuidades operacionais em áreas periféricas dispersas.

No processo de organização desta pesquisa foram identificados processos vinculados a agentes, no que trata da atuação do Estado, em grupos políticos atuantes em distintas escalas, os quais intervieram sobre os interesses dos agentes transportadores.

Ademais, o processo espaço-temporal proposto na figura 56, encontra-se condicionado à estrutura política dos partidos e seus agentes, seja na gestão municipal de Belém (infraestrutura regulatória operacional dos transportes), e/ou na gestão estadual do Pará (infraestrutura de órgãos de tributação e fiscalização de veículos); estas são duas perspectivas importantes para compreender o transporte público enquanto elemento da dispersão de Belém.

A figura 57, apresenta as composições de dois importantes momentos da política estadual e municipal; o primeiro deles quando os governadores nomeiam diretamente os prefeitos, elemento importante que expressava a fragilidade operacional e a forte presença de estreitas relações (ou não) entre os agentes transportadores e os agentes políticos em exercício estadual. A nomeação dos prefeitos pelos governadores finda em 1989.

Figura 57: Relação espaço-temporal das gestões estaduais e sua relação às gestões municipais entre as décadas de 1980 e 2010.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; Consulta detalhada a acervos eleitorais do município de Belém, e do estado do Pará; Levantamentos em documentos do Tribunal Regional Eleitoral (TRE) do Pará; informações organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

O segundo momento, e atual, compreende a alternância de eleições a cada dois anos, em que cada mandato segue 4 (quatro) anos de gestão. Ainda de acordo com figura 57, neste segundo momento ocorreram 10 (dez) gestões estaduais, sendo 5 (cinco) exercidas pelo Partido

da Social Democracia (PSDB), 3 (três) gestões pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), 1 (uma) gestão pelo Movimento Democrático Brasileiro (MDB, anteriormente PMDB), e 1 (uma) gestão pelo Partido dos Trabalhadores (PT) em que todos os governadores cumpriram o exercício sem interrupções, até o momento.

No que trata da gestão municipal, com eleições resultantes do voto em urna, Belém encontra-se no exercício da nova eleição municipal (considera-se a renúncia de Sahid Xerfan), porém 8 (oito) partidos 3 (três) gestões do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), 2 (duas) gestões do Partido dos Trabalhadores (PT), 2 (duas) gestões do Partido da Social Democracia (PSDB), e 1 uma gestão do Partido Frente Liberal (PFL, atualmente Partido Democratas - DEM).

O Estado, através do poder público municipal, ofereceu as condições necessárias para a reprodução do capital dos agentes transportadores, através de suas companhias de transporte. Este promoveu a urbanização de áreas através do acesso viário e as empresas de ônibus entraram com a oferta regular de serviço de transporte público. Os papéis desempenhados por estes agentes possibilitam maior poder de intervenção no território. Considerando as ações destes agentes é possível compreender múltiplos cenários de conformação das empresas concessionárias. Neste processo, as transformações sociais, políticas e econômicas que permitem identificar os processos desencadeados pelos agentes do sistema de transporte público em Belém e no espaço metropolitano, (figura 58).

Figura 58: Relações intrínsecas estabelecidas no sistema de transporte públicos de Belém.

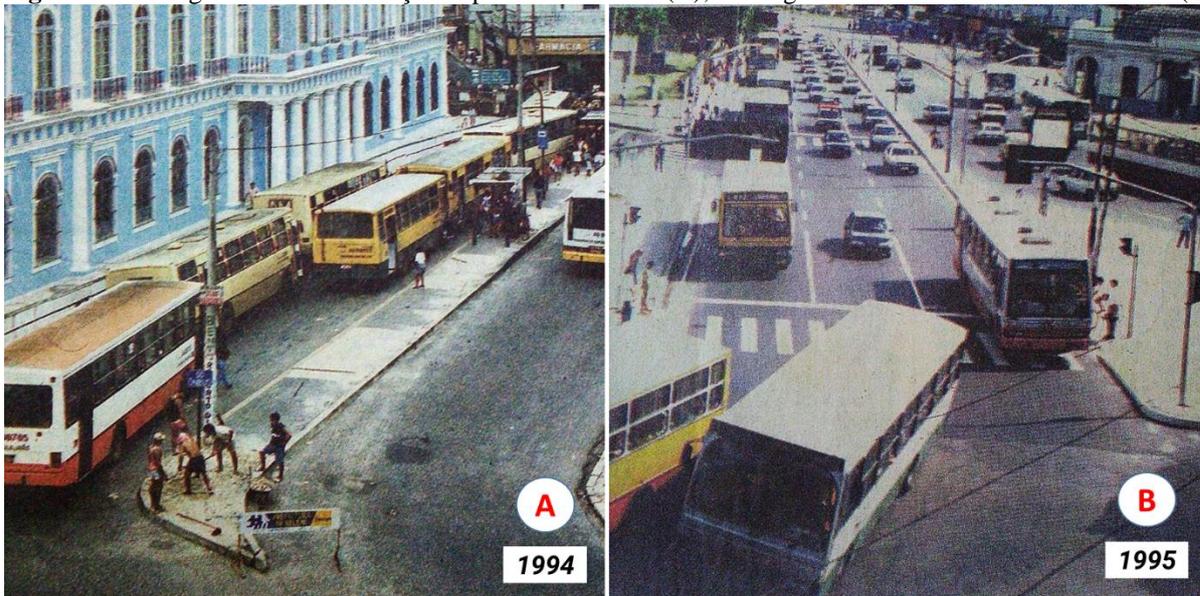


Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGE0 – UFPA; Material organizado a partir das análises sobre o sistema de transporte público de passageiros de Belém; elaborado pelo Autor – Geocam (2020).

A formação das territorialidades e os processos expansão do circuito principal de transportes a partir de Belém em direção aos municípios metropolitanos, aponta que os agentes transportadores (ou as famílias tradicionais atuantes no segmento) e o Estado (através das coligações políticas), predominantemente participam na estruturação do espaço metropolitano e no atendimento de novas demandas dos agentes promotores imobiliários. Os agentes transportadores dão consistência ao processo de segregação socioespacial identificada na área metropolitana de Belém.

Para melhor qualificar o debate desta tese, e contemplar o período de análise compreendido entre 2000 e 2020, é importante compreender as alterações realizadas na infraestrutura urbana da cidade de Belém que alterou a estrutura viária. O primeiro mandato da gestão do prefeito Edimilson Rodrigues (PT) entre 1997 a 2000, foi o momento de forte intervenção na infraestrutura urbana, onde Belém passou por mudanças significativas na circulação e no trânsito urbano; a intervenção na rede de transportes foi motivada a partir da inversão no sentido das duas principais vias do centro, como a Av. Magalhães Barata e Av. Nazaré, que tiveram os sentidos invertidos com o fluxo da Av. São Jerônimo (atual Av. José Malcher) conectando com a Av. Almirante Barroso, (figura 59).

Figura 59: Tráfego de ônibus na Praça Felipe Patroni - 1994 (A); e tráfego na Av. Almirante Barroso - 1995 (B).



Fonte: Nostalgia Belém (2018 a; 2018 b).

As mudanças na região central de Belém se deram através do fim do retorno dos ônibus na praça Felipe Patroni, obra concluída na gestão anterior do então prefeito Hélio Gueiros (PTB). Nos primeiros anos da gestão do prefeito Edimilson Rodrigues (PT), o sistema de transporte público passou por uma ampliação no número de linhas urbanas que passaram a

integrar ao circuito principal de transportes, conforme apresentado e discutido no capítulo anterior. As linhas intermunicipais de Benevides, foram incorporadas ao segmento urbano.

Dentre as marcas da gestão municipal, a partir de 1997, está a dilatação dos horários de linhas urbanas de grande demanda de passageiros, algumas empresas chegaram a oferecer o serviço em linhas com ônibus 24 horas; e a ampliação no número de linhas por bairro, no geral destinados ao Ver-o-Peso e à Presidente Vargas, em alguns casos até São Brás. Início da operação dos primeiros veículos ônibus padron com adaptações para acesso facilitado a cadeirantes, as empresas passaram a inserir uma unidade na linha de maior demanda de passageiros.⁶⁹

Neste período, foram inauguradas as linhas seletivas, quando as empresas de ônibus destinam veículos miniônibus com refrigeração a ar-condicionado (ainda hoje conhecidos como micro-ônibus) para operarem enquanto transporte executivo, estas linhas foram inauguradas no ano de 1998 (figura 60).

Figura 60: Inauguração do Transporte Seletivo em 1998 (A); e veículo em operação na linha seletiva (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2015 m; 2017 q).

No ano de 1998, o serviço de transporte seletivo teve início em Belém, foram contempladas, principalmente, as empresas operadoras nos bairros da periferia próxima, porém, também atendia à interligação com áreas dispersas à metrópole.

Nesta pesquisa, foram identificados os registros importantes que expressam a espacialidade alcançada naquele momento de inserção das linhas seletivas (executivas), houve o alcance de linhas da periferia próxima como consta no quadro 5.

⁶⁹ Destaca-se que os componentes dos elevadores, e seu implemento nos ônibus no início dos anos 2000 oneram o valor de aquisição por unidade, cada empresa adquiriu uma unidade, destinada a uma das linhas.

Quadro 5: Linhas de Ônibus do Transporte Seletivo (Executivas) identificadas em 1998.

Empresa - Ordem - Linha Executiva		
AL-228 - Sacramento - Humaitá.	AL-443 - Pedreira - Lomas.	AT-668 - Tapanã - Centro.
AI-304 - Ufpa - Iguatemi.	AC-544 - Médici - Presidente Vargas.	AZ-760 - Cj. Maguari - Centro.
AP-313 - Guamá - Montepio.	AC-545 - Sacramento - Nazaré.	AZ-888 - Icoaraci - Ver-o-Peso.
AE-319 - Terra Firme - Ver-o-Peso.	AN-551 - Telégrafo.	AF-909 - Cidade Nova 6 - Centro.
AM-323 - Canudos - Praça Amazonas.	AK-637 - Cj. Marex - Arsenal.	AF-922 - Guajará - Presidente Vargas.
AA-329 - Cipriano Santos - Presidente Vargas.	AT-666 - Cordeiro de Farias - Iguatemi.	AY-912 - Castanheira - Iguatemi. ⁷⁰

Fonte: Acervo disponibilizado por pesquisadores / busólogos - Carlos Farias, Lucas Jacó (2019-2020); dados organizados pelo Autor – Geocam (2020).

As linhas executivas, identificadas no quadro 5, reforçam o processo de dispersão metropolitana de Belém, fazendo a integração destes espaços ao centro da metrópole, contemplando equipamentos urbanos aos comerciais, como os três shoppings centers de Belém (Shopping Center Iguatemi, Doca Boulevard, e Castanheira Shopping). As conexões através dos transportes seletivos estenderam o serviço a bairros distantes como Tapanã, Coqueiro (Belém), Cruzeiro (Belém - Daico); Cidade Nova 6 e Guajará, em Ananindeua.

As linhas seletivas surgem na realidade de Belém atrelada às demandas de estímulo ao consumo seletivo direcionados aos Shoppings Centers, onde as linhas executivas direcionaram-se ao Shopping Center Iguatemi, no bairro Batista Campos. A proposta da Prefeitura Municipal de Belém consistia na proposição “*DEIXE SEU CARRO EM CASA*” (ver figura 60-A), como estímulo ao uso do serviço executivo por ônibus coletivo e na redução do número de veículos em direção ao centro da metrópole.

No decorrer dos anos, e no início dos anos 2000, houve drástica redução das linhas seletivas. As empresas operadoras observaram a redução no volume de passageiros por causa da tarifa diferenciada. Das linhas citadas acima, três já possuíam ordens em operações preexistentes. São as linhas 319 que recompôs a operação completa com veículos urbanos convencionais; a 323 e 551 nas quais os miniônibus foram implantados parcialmente (alternando com veículos convencionais). Com o fim da operação, os veículos foram realocados

⁷⁰ Em momento posterior as empresas substituíram o prefixo *AY*, por suas respectivas ordens.

na linha 912 - *Castanheira-Iguatemi*. As demais linhas já possuíam operações com os mesmos itinerários, porém a ordem dos prefixos diferenciava como as linhas: Sacramento Nazaré (convencional 227), Guamá-Montepio (convencional 312), Cipriano Santos-Presidente Vargas (convencional 328), Médici-Presidente Vargas (convencional 547), Sacramento-Nazaré (convencional 546), e Cj. Marex-Arsenal (convencional 634).

Assim, das linhas identificadas no transporte executivo, apenas a linha *Pedreira-Lomas* em que naquele momento operava no convencional e executiva na ordem 443; ambos os serviços são ofertados atualmente, no entanto, o executivo passou à ordem 445. As demais empresas passaram a incorporar, em regime de compartilhamento na *linha 912 - Castanheira-Iguatemi (atual Castanheira-Pátio Belém)*, e na sequência a linha 927 - *Castanheira-Ver-o-Peso* (atualmente desativada).

As ordens de serviço expedidas para as empresas operarem as linhas seletivas, em sua maioria não foram reativas, exceto a linha 228 - *Sacramento-São Brás - Paraíso dos Pássaros* (originária da *Sacramento - Humaitá*) empresa Auto Viação Monte Cristo (AL), e as linhas 666 - *Canarinho-Presidente Vargas* (originária da *Cordeiro de Farias-Iguatemi*) e a 668 - *Pratinha-Ver-o-Peso* (originária da *Tapanã - Centro*) empresa Nova Marambaia (AT). Estas linhas foram reativadas em um contexto de fortes tensões sobre territorialidades. A reativação da 228 quando a empresa Monte Cristo (AL) no choque com as empresas Via Luz (BT) e São Cristóvão (CH) a partir do bairro da Pedreira e o acesso a São Braz pela Tv. Humaitá e Vileta, e posteriormente na expansão para o Paraíso dos Pássaros com a Viação Perpétuo Socorro (AK).

A linha 668 apresenta características evidentes do choque operacional dos itinerários no bairro Pratinha e acesso pela rodovia Arthur Bernardes, envolvendo as empresas Nova Marambaia (AT) e a empresa Transcol (CG)⁷¹ que operava a partir do compartilhamento da linha 668. Porém, o conflito mais latente encontra-se na operação da linha 638 - *Pratinha - Presidente Vargas* em que as empresas contrastam níveis extremos de qualidade operacional na cidade de Belém. O serviço de transporte seletivo, e/ou executivo é um elemento importante para a discussão do transporte coletivo de passageiros em Belém e Área Metropolitana, o qual se expandiu até o município de Ananindeua.

No cenário do transporte público convencional, foi a partir do ano 2000, marco temporal para a discussão central desta tese, que são identificados os principais movimentos

⁷¹ Empresa originária da partilha de capitais da Auto Viação Icoaraciense (AR)

societários entre os agentes transportadores em ampliação do sistema de transporte público de passageiros de Belém, e a integração de linhas originárias dos municípios metropolitanos de Benevides e Santa Bárbara do Pará face ao processo de dispersão metropolitana. Ao considerar o transporte como atividade econômica importante para o desenvolvimento urbano, as empresas integradas ao gerenciamento de Belém, sob a classificação Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Municipal (CNAE - 49.21-3-01) passaram a compor esta discussão.

No ano 2000, o circuito principal de transporte do espaço metropolitano de Belém era composto por 21 empresas concessionárias operantes responsáveis pela operação de 131 linhas de ônibus urbanas, contudo Castro (2015; 2017) chama atenção para as linhas operadas em consórcio de duas ou mais empresas, ampliando o número de operações, e conseqüentemente os conflitos por territorialidades entre as empresas operadoras. Das 131 linhas de ônibus urbanas convencionais existentes naquele ano, 123 linhas operadas por apenas uma única empresa concessionária (Operação Única), entretanto as oito restantes expressavam o volume de 25 operações consorciadas (Operações Compartilhadas) as quais eleva a projeção operacional do sistema em 148 operações distintas de linhas urbanas em Belém e espaço metropolitano.

Estas empresas partilhavam seus territórios em dois grupos. O primeiro grupo de empresas concentra suas operações em linhas com terminais originários nos distritos administrativos de Belém com fluxo dos itinerários direcionado ao centro urbano da metrópole; o segundo agrupamento de empresas é reduzido a três concessionárias que possuem terminais dispersos nos bairros periféricos de Ananindeua e Marituba, fluindo para o centro de Belém. Convém destacar que as bandeiras das linhas indicavam a relação do centro com a periferia.

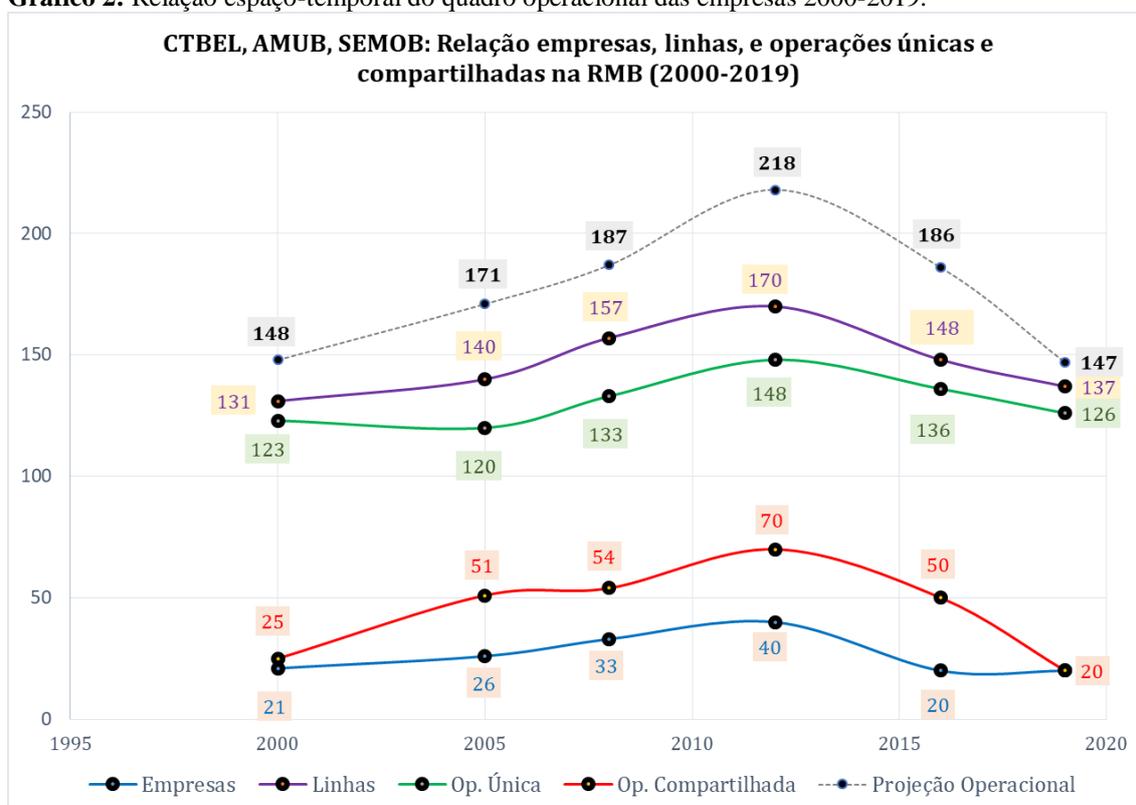
- **089** - *Maguari - Centro* (atual linha 989 - *Maguari - Pátio Belém*);
- **090** - *Distrito Industrial - Centro* (atual linha 990 - *Distrito Industrial - Pátio Belém*);
- **xxx** - *Curuçambá-Iguatemi* (inicialmente a linha não possuía ordem, atualmente linha 989 - *Curuçambá-Pátio Belém*);
- **910** - *Marituba - Centro* (ramificada entre os bairros atendidos no município, atualmente linha 910 - *Marituba - Pátio Belém - Pirelli/Beija Flor*, linha 935 – *Marituba – Pátio Belém – Cerâmica*, e linha 936 – *Marituba – Pátio Belém – Colônia*).

Naquele momento, as linhas urbanas originárias de Ananindeua e Marituba em quase sua totalidade possuíam operação única, assegurando fortes monopólios claramente

demarcados pela Viação Forte (AF) na Cidade Nova, e Transportes Águas Lindas (AU) no centro de Ananindeua; a Transportes Marituba Transmab (AU) possuía monopólio operacional nos bairros de Marituba, limite operacional dos transportes no espaço urbano de Belém, no início dos anos 2000.

A primeira metade dos anos 2000 é marcada pela ampliação das empresas concessionárias, as quais foram inseridas principalmente nos municípios do espaço metropolitano de Belém. Assim, em 2005, foram registradas 26 empresas em operação no sistema de transporte público de passageiros de Belém, com elevação para 140 linhas de ônibus urbanas, no entanto a gestão municipal precedente havia promovido a quebra de monopólio operacional, que é observada na redução de linhas de Operação Única passando para 120, e ampliação das linhas de operação consorciada entre as empresas saltando para 51 operações compartilhadas, o que fez ampliar a projeção operacional para 171 distintos modos de operação dos 140 itinerários urbanos, gráfico 2.

Gráfico 2: Relação espaço-temporal do quadro operacional das empresas 2000-2019.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEU – UFPA; Acervo organizado a partir de anotações e registros de campo ao longo de décadas, pesquisas e observações de campo submetidas a processamentos estatísticos organizados pelo Autor – Geocam (2020).

As primeiras linhas operadas em regime de compartilhamento integravam bairros monopolizados por empresas, as quais havia interesse, principalmente por parte do Estado na conexão entre estes, como exemplo as linhas, (quadro 6).

Quadro 6: Relações territoriais e o processo de quebra de monopólio operacional nas linhas urbanas em 2000.

ITINERÁRIO LINHA URBANA	ORIGEM ÁREA TERRITÓRIO EMPRESA	ÁREA DESTINO TERRITÓRIO EMPRESA
305 - Ufpa - Icoaraci.	Ufpa - Transurb (AE)	Icoaraci - Icoaraciense (AR)
768 - Satélite - Ufpa.	Satélite - Belém-Lisboa (AC)	Ufpa - Viação Rio Guamá (AP)
860 - Tapanã - Ufpa.	Tapanã - Nova Marambaia (AT)	Ufpa - Transurb (AE) (Operada pela Viação Guajará AI)
878 - Icoaraci - Cidade Nova.	Icoaraci - Icoaraciense (AR)	Cidade Nova - Viação Forte (AF)
881 - Outeiro - Estação Marex.	Outeiro - Icoaraciense (AR)	Marex - Viação P. Socorro (AK)
914 - Marituba - Ufpa.	Centro Marituba - TransMab (AU)	Ufpa - Viação Guajará (AI)
996 - Estação Br-316 - Icoaraci.	BR-316 - T. Águas Lindas (AU) (Operada por várias empresas)	Icoaraci - Icoaraciense (AR)

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; Acervo organizado a partir de anotações e registros de campo ao longo de décadas, pesquisas e observações de campo submetidas a espacialização cartográfica organizadas pelo Autor – Geocom (2020).

A implantação de consórcios operacionais foi um estímulo à quebra de monopólios entre os agentes transportadores na primeira metade dos anos 2000. Este modelo esteve presente nas linhas do eixo da rodovia BR-316, Av. Augusto Montenegro, Av. Mário Covas e rodovia Arthur Bernardes. No entanto, conforme abordado no capítulo anterior foi o período em que as linhas de ônibus urbanas de Benevides e Santa Bárbara do Pará passaram a compor o grupo de concessionárias de ônibus sob o gerenciamento de Belém. Na sua origem, as linhas foram operadas em regime de operação compartilhada, aquele é o modelo que expressa a face mais perversa no regime de compartilhamento de linhas de ônibus urbanas, quando duas empresas compartilham itinerários da extremidade do espaço metropolitano de Belém, como analisado na figura 48, a qual expressa os efeitos da operação predatória ao usuário que resulta em perdas substanciais na operação e oferta do transporte a partir dos efeitos do compartilhamento de linhas entre empresas de ônibus.

Ainda considerando o gráfico 2, no ano de 2008⁷² o período da finalização da primeira gestão municipal de Duciomar Costa aponta para a ampliação do número de empresas em atuação no serviço de transporte público com 33 concessionárias, momento no qual as linhas

⁷² Ano de forte recessão econômica motivada pela Crise Mundial.

de ônibus ampliaram em 17 novas linhas, chegando a 157 itinerários urbanos. As linhas de operação única alcançam 133 linhas urbanas, quanto às preexistentes ampliam em menor ritmo chegando a 54 itinerários, de modo que a projeção operacional alcança a 187 gestões de itinerários urbanos.

O cenário dos transportes, em 2012, apresenta continuidade à tendência dos anos anteriores, quando intensificou-se processos de fragmentação societária dos agentes transportadores. A intensidade no processo de entrada de novas concessionárias atinge o ápice de 40 empresas de ônibus em operação, ampliando para 170 linhas de ônibus operadas em Belém e espaço metropolitano. Destas, 148 linhas possuíam operação única, inclusive nos municípios do espaço metropolitano pós operações compartilhadas das linhas de Benevides (incluindo o distrito de Benfica) e nas linhas de Santa Bárbara do Pará, que passaram a ser operadas por apenas uma empresa concessionária.

No entanto, as linhas de operação compartilhada entre empresas passaram a compor a realidade das linhas ao longo do eixo da Avenida Augusto Montenegro e Arthur Bernardes diferente do ocorrido no início dos anos 2000, em 2012 as empresas recém criadas na partilha de capitais passaram a operar no regime de compartilhamento, quase que exclusivamente. As linhas de ônibus ao longo dessas duas vias de acesso aos distritos de Icoaraci e Outeiro passaram a ser operadas no regime de operação compartilhada, resultado de um complexo movimento societário ocorrido na partilha de capitais da Viação Icoaraciense (AR) emanando em 11 empresas identificadas na partilha (AZ, BJ, BR, BP, BQ, CE, CF, CG, CJ, CN, CR), com 24 processos identificados na divisão e/ou movimentação de capitais originários da empresa AR (CASTRO, 2015, p. 93).

No processo de ampliação do número de concessionárias nos distritos administrativos de Icoaraci e Outeiro, o serviço apresentou o fenômeno expresso na degradação do serviço pelo forte viés predatório a qual as empresas operam em intenso regime de sobreposição de linhas, ampliando os efeitos danosos aos usuários sendo mais evidente os fenômenos “*Lambada*” e “*Rebocada*” entre operadores de concessionárias distintas (ver figura 48). Quanto aos veículos utilizados por estas concessionárias, em sua maioria foram reaproveitados da empresa Icoaraciense (AR), adquiridos antes da mudança da planta automobilística brasileira (ver seção 1.2 - *O transporte no contexto metropolitano*) com veículos de tecnologia Euro II e III, com expressiva emissão de poluentes atmosféricos e fora do padrão tecnológico estabelecido para o ano de 2012.

As concessionárias do serviço de transporte público somavam em 2012, o quantitativo de 218 operações projetadas, constatadas no transporte público de passageiros. O Estado enquanto indutor fomentava nos distritos administrativos de Icoaraci e Outeiro novas unidades habitacionais que passaram a estimular as disputas entre as empresas recém criadas a partir da partilha societária da empresa Icoaraciense (AR), àquela altura fragilizadas devido a intensa partilha, bem como de grupos de transportadores atuantes em outras capitais brasileiras, principalmente do Rio de Janeiro, que despertou interesse nas linhas das ambos os distritos administrativos.

Nos últimos meses da gestão municipal do prefeito Duciomar Costa (PTB), a Companhia de Transportes do Município de Belém evolui administrativamente através da lei municipal nº 8.951/2012, passando a denominar-se Autarquia de Mobilidade Urbana de Belém (AMUB). No ano seguinte, na gestão do Zenaldo Coutinho (PSDB) a recém criada autarquia evolui novamente através da lei nº 9.031/2013, passou a ser denominada Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB). Ao considerar a mudança de gestão municipal de Belém e a mudança na estrutura de gerenciamento nos transportes, as empresas operadoras das linhas nos distritos de Icoaraci e Outeiro foram sistematicamente alvo de fiscalizações, através da Operação Corujão, deflagrada em 2013 quando agentes da SeMOB realizam fiscalizações nas garagens das empresas no período da madrugada.

Em 2013, a “*Operação Corujão*” realizada por agentes da SeMOB visitava as garagens de ônibus. No momento em que os veículos estavam recolhidos, vistoriaram itens essenciais para o funcionamento destes quando em operação. No entanto, as manchetes veiculadas no site da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) abordam com seletividade as dez notícias hospedadas no site da mesma, (figura 61).

Figura 61: Manchetes eletrônicas da Operação Corujão divulgadas pela SeMOB em 2013 e 2014.



Fonte: Repositório Eletrônico Semob - PMB (2020); Organizado e elaborado pelo Autor – Geocam (2020).⁷³

A Operação Corujão foi deflagrada em linhas urbanas da Área Metropolitana de Belém, segundo conta na matéria, as linhas 976 - *Benevides-Presidente Vargas*, 975 –

⁷³ Link's identificados na figura, e em anexo desta pesquisa.

Benevides-São Brás, e *971 - Benevides-Pátio Belém*, foram suspensas por 60 dias em punição à empresa Expresso Michele (BC), entretanto nenhuma outra concessionária assumiu a operação das linhas *971*, *975*, e *976* no período. A empresa BC continuou a operação até o retorno do entroncamento, sem o uso do validador de tarifa por vale transporte digital, cumpria percurso similar aos operadores do transporte alternativo, a precarização do serviço de transporte público acentuou-se na cidade de Benevides.

A suspensão da operação da linha *970 - Mosqueiro-São Brás* pela empresa Viaje Bem Transportes (BZ) aprofunda a crise pelo acesso ao transporte público no distrito do Mosqueiro⁷⁴. A linha *970* passou a ser operada por um conjunto de empresas de ônibus de Belém que direcionava seus veículos para Mosqueiro a partir de Belém ou Ananindeua, o que ocasionou transtornos aos moradores do distrito em suas necessidades em transportes. Em termos operacionais, as primeiras viagens dos dias de semana apresentavam custos no deslocamento dos veículos a partir do horário das 4:30 da manhã de suas garagens até o bairro Vila Maracajá, geralmente sem passageiros, chegava no terminal às 5h30min, e iniciava a viagem para o bairro de São Brás, com chegada prevista entre 6h30min/ 7h. Era uma operação delicada do ponto de vista operacional, haja vista que a linha possui 153,4 Km de percurso, e antes do início da primeira viagem o veículo percorreria, no mínimo 70 Km para chegar ao terminal. Isso onera os custos e compromete a rentabilidade devido a quilometragem perdida entre a garagem e o terminal.

Nas últimas décadas, o Mosqueiro assume um novo papel no contexto metropolitano a partir do crescimento populacional que se efetiva em novos espaços de ocupação efetiva, desta forma, a malha de transporte público urbano passa a ser um enclave devido à fragilidade das empresas operadoras em se manter na linha *970 - Mosqueiro-São Brás*; economicamente, politicamente, e principalmente juridicamente, com fixação de infraestrutura física e operacional em Mosqueiro (Belém).

No Distrito Administrativo Outeiro (Daout), a empresa Alternativa Transportes (BX) iniciou sua operação em 2008, possuía apenas a linha *883 - Itaiteua-Outeiro-São Brás*, operava com veículos miniônibus. No ano de 2014 a empresa também foi desativada pela Operação Corujão. Nesta época a empresa Via Urbana (CM) foi desativada, esta empresa possuía ordem para operar na linha *908 - Paar-Ceasa*, porém constantemente alterava parte do trajeto assumindo de maneira irregular parte do percurso da linha *440 - Castanheira-Presidente*

⁷⁴ Em 2013, as empresas Beiradão e Beira Alta (AJ) encontravam-se desativadas por falência.

Vargas, que pertencia à extinta empresa Rápido Dom Manoel (AG) a qual foi originária na partilha de capitais (CASTRO, 2015. p. 79).

Ainda de acordo com a figura 61, as empresas Viação Icoaraci Pará-VIP (CE) e a Viação Princesa do Salgado (BP) compartilhavam a operação das linhas de Icoaraci e Outeiro, tais precedidas dos capitais da extinta Auto Viação Icoaraciense (AR); a matéria aponta que as linhas das empresas CE e BP foram remanejadas para a empresa Belém-Rio (BD). De igual forma, a empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) também foi autuada pela superintendência. A empresa perdeu a operação das linhas 631 - *Marex-Ver-o-Peso*, e 636 - *Marex-Presidente Vargas* que passaram à operação da empresa Rio Guamá (AP); a linha 634 - *Marex-Arsenal* passou à operação da Auto Viação Monte Cristo (AL); a linha 632 - *Marex-Felipe Patroni* passou a ser operada pela empresa Transurb (AE). Dessa forma, a Viação Perpétuo Socorro (AK) continuou com operação da linha 640 - *Marex-Centro (via Benguí)*, em seguida repassada para a empresa Nova Marambaia (AT) quando na extinção da empresa AK⁷⁵.

A segunda manchete cita a remoção de duas concessionárias do sistema de transporte urbano de Belém, com o título: “*Eurobus tem linhas de ônibus cassadas*” ao passar pela Operação Corujão, a empresa Eurobus (BR) perdeu a concessão da linha 783 – *Tenoné-Pátio Belém*, e 777 – *Tenoné-Presidente Vargas* passadas à operação da empresa Vialoc (BJ), enquanto que a linha 785 - *Tenoné-Ver-o-Peso*, e 886 - *Paracuri-Ver-o-Peso* passaram a ser operadas pela Belém-Rio Transportes (BD).⁷⁶

A terceira manchete segue com o título: “*Mais uma empresa é retirada de circulação em Belém*” a matéria se reporta a Transportes Pinheiro (BF), anteriormente originária da extinta Transportes Aero Club (AH). A matéria enfatiza situações de precariedade na manutenção dos veículos da empresa BF, em sua única linha: 494 - *Guanabara-Centro (via Presidente Vargas)*. Dentre as irregularidades, o remendo de uma barra de direção de um ônibus com massa plástica tipo durepoxi⁷⁷. Assim, a concessão da linha 494 passou a ser cumprida pela Viação Forte (AF) que mantinha a operação da linha 487 - *Guanabara-Felipe Patroni*, passando a assegurar o monopólio operacional no bairro.

É imprescindível compreender a operação da linha 494 pela Viação Forte (AF) enquanto instrumento de contenção ao processo de expansão da Auto Viação Monte Cristo

⁷⁵ A linha 633 - *Marex-Praça da República* foi extinta, nenhuma empresa assumiu a operação da mesma.

⁷⁶ Uma pequena subdivisão da linha, que seguia pela soledade passou a ser operada pela empresa Via Norte (CF).

⁷⁷ Na mesma matéria, a Viação Guamá (AP) é citada como empresa vistoriada, porém sem detalhes quando as situações verificadas na mesma.

(AL) deslocasse a linha 940 - *Pedreira-Lomas (linha B - Até o Viaduto)* com terminal final às margens da rodovia BR-316, sem adentrar no bairro da Guanabara.

Quanto à quarta manchete: “Empresa Belém-Rio recebe fiscalização da Semob” a situação de irregularidades nos veículos da empresa Belém-Rio (BD) foi resultado de uma amostragem: “*com uma garagem que apresentava veículos com bom estado de conservação, a Belém Rio teve seis veículos vistoriados e apenas quatro lacrados, de forma provisória, todos por questões mecânicas*” (SEMOB, 2014, s-p).

A última manchete, figura 61, aborda a desistência da operação de 4 (quatro) empresas de ônibus em Belém, reporta-se às empresas Viação Perpétuo Socorro (AK), Viação Princesa (BP), Transporte Vianorte (CF) e Vip Transportes (CE), discriminadas no quadro 7.

Quadro 7: Passagem de operações de linhas urbanas da Viação Princesa do Salgado (BP).

PASSAGEM DAS LINHAS DA VIAÇÃO PRINCESA DO SALGADO (BP) PARA BELÉM-RIO TRANSPORTES (BD)		
668 - Pratinha - Ver-o-Peso.	878 - Icoaraci - Cidade Nova (Itinerário A e B).	882 - Fama - Fidélis - São Brás.
870 - Paracuri - Ver-o-Peso.	879 - Outeiro - São Brás	889 - Icoaraci - Centro (via Centenário).
872 - Icoaraci - Almirante Barroso.	880 - Outeiro - Presidente Vargas.	912 - Castanheira - Pátio Belém (Seletiva)
875 - Icoaraci - São Brás.	881 - Águas Negras - São Brás.	970 - Mosqueiro - São Brás (Cota consórcio)
PASSAGEM DAS LINHAS DA VIAÇÃO PRINCESA DO SALGADO (BP) PARA VIALOC (BJ)		
873 - Icoaraci - Presidente Vargas.	871 - Icoaraci - Ver-o-Peso.	890 - Eduardo Angelim - Ver-o-Peso.

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; Repositório eletrônico Semob - PMB (2015); Dados organizados organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

No quadro 7, encontram-se linhas de ônibus antes operadas pela Viação Princesa do Salgado (BP), as quais a superintendência passou a concessão para a empresa Belém-Rio Transportes (BD). Destaca-se que após a transferência, algumas linhas tiveram sua operação desativada ou reduzida a um único veículo pela empresa BD devido à baixa rentabilidade. Adiante, a matéria aborda a transferência das linhas da empresa Viação Icoaraci Pará-VIP (CE) e o repasse também para a empresa Belém-Rio (BD), apresentadas no quadro 8.

Quadro 8: Passagem de operações de linhas urbanas da Viação Icoaraci Pará - VIP (CE).

PASSAGEM DAS LINHAS DA VIAÇÃO ICOARACI PARÁ - VIP (CE) PARA BELÉM RIO TRANSPORTES (BD)		
668 - Pratinha - Ver-o-Peso.	871 - Icoaraci - Ver-o-Peso.	879 - Outeiro - São Brás.
750 - Sideral - Shopping - Castanheira.	872 - Icoaraci - Almirante Barroso (itinerário A e B).	880 - Outeiro - Presidente Vargas.
755 - Sideral-Praça Dom Pedro II.	873 - Icoaraci - Presidente Vargas.	882 - Fama - Fidélis - São Brás.
767 - Sideral - Presidente Vargas.	875 - Icoaraci - São Brás.	887 - Fé em Deus - Ver-o-Peso.
770 - Tapajós - Ver-o-Peso.	878 - Icoaraci - Cidade Nova.	***

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; Repositório eletrônico Semob - PMB (2015); Dados organizados organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

A empresa Vip Transportes (CE) ainda manteve por algum tempo 3 (três) veículos do consórcio de empresas da linha 305 - *Ufpa-Icoaraci*, porém posteriormente, esta cota foi passada à operação da Viação Rio Guamá (AP), quanto à linha 877 - *Icoaraci-Castanheira*, foi desativada de igual modo ao ocorrido com Viação Princesa do Salgado (BP).

No processo de desativação da Via Norte (CF) para a Belém-Rio Transportes (BD) as operações das linhas absorvidas foram, (quadro 9).

Quadro 9: Passagem de operações de linhas urbanas da Via Norte (CF).

PASSAGEM DAS LINHAS DA VIA NORTE (CF) PARA BELÉM RIO TRANSPORTES (BD)		
444 - Castanheira - Ver-o-Peso.	797 - Tocantins - Presidente Vargas.	889 - Icoaraci - Centro.
750 - Sideral - Shopping Castanheira.	872 - Icoaraci - Almirante Barroso	889 - Icoaraci - Centro Comercial. (Seletiva)
767 - Sideral - Presidente Vargas.	875 - Icoaraci-São Brás.	***
755 - Jardim Sideral - Praça Dom Pedro II	879 - Outeiro - São Brás.	***

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; Repositório eletrônico Semob - PMB (2015); Dados organizados organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

A linha urbana 884 - *Icoaraci-Marituba* compartilhada com a Barata Transportes (BN), não foi absorvida. Entretanto, a empresa Belém-Rio Transportes (BD) não operou nas linhas 444 e 797 que foram extintas junto com a empresa Via Norte (CF).

O conturbado processo de cassação da empresas do transporte público, termo este utilizado inicialmente nas matérias divulgadas na Operação Corujão, reduziu o quadro operacional do sistema de transporte público urbano, conforme o gráfico 2, motivo pelo qual em 2015 há a expressiva redução no número de empresas concessionárias em relação ao quadro existente em 2012, reduzida à metade.

Em 2015, a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) reduziu o número de concessionárias do serviço de transporte público urbano de Belém em 20 empresas. Nesta redução, o número de linhas de ônibus com operação compartilhada declina para 50 operações compartilhadas, quadros 7, 8, 9; quanto às linhas de ônibus de operação única há redução de itinerários, principalmente no processo de passagem de linhas para a empresa Belém-Rio Transportes (BD), que ao assumir determinadas linhas, operou em curto espaço de tempo nas linhas menos rentáveis, desativadas em seguida. Ao fim de 2015, o sistema de transporte possuía 148 linhas de ônibus, com significativa redução na projeção operacional, como mostra o gráfico 2.

Destarte, a Operação Corujão apresenta-se como um dispositivo utilizado pelo Estado, que foi coberta pelos veículos de imprensa para a redução do número de empresas operadoras promovendo uma reestruturação operacional das linhas de ônibus urbanas com circulação nas avenidas Augusto Montenegro e Arthur Bernardes. Na reestruturação urbana da Av. Augusto Montenegro a disposição dos empreendimentos imobiliários às margens desta, e principalmente no projeto de construção das pistas exclusivas dos BRT-Belém, a avenida apresentava constantes congestionamentos no trânsito cotidiano, e as empresas desativadas de Icoaraci e Outeiro se mantiveram em operação mesmo com os impactos e transtornos da execução da obra.

Ainda naquele período, foi resgatada operação das linhas seletivas, o “frescão”, nas linhas de Icoaraci e Outeiro similar ao apontado na figura 30-B. No entanto, a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SeMOB) concedeu a operação da linha 889 - *Icoaraci-Centro Comercial* (Seletiva - Executiva) prolongando-se a Outeiro, para ser operada pela empresa Belém-Rio Transportes, conforme figura 62-A.

Figura 62: Veículo de na linha 899 - Icoaraci - Centro, pela empresa Belém-Rio (A); mesmo veículo pela empresa Solitur operando no estado do Maranhão (B).



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Alexandre (2015); e Luiz (2017).

O serviço de transporte executivo na ordem 889 operou por menos de um ano. Tempo necessário para o não retorno das empresas suspensas ou cassadas pela SeMOB, com a estabilização e a constituição do monopólio operacional nas linhas de Icoaraci e Outeiro, os veículos rodoviários e as linhas foram desativados. Em grande medida passaram a atuar no intermunicipal rodoviário de passageiros do estado do Maranhão, conforme figura 62-B.

No ano de 2015, a Operação Corujão continuou as fiscalizações nas garagens de ônibus em Belém e Área Metropolitana, contudo sem caçar nenhuma empresa. As manchetes apontavam a presença das equipes de fiscalização, conforme a figura 63.

Figura 63: Manchetes eletrônicas da Operação Corujão divulgadas pela SeMOB em 2015.

Auditoria da empresa Belém Rio já inicia com dois veículos lacrados

20/05/2015

Uma operação realizada na noite de terça-feira, 19, deu início a uma auditoria na sede da empresa Belém Rio, a maior em circulação na capital paraense. A auditoria, que integra a Operação Corujão, visa avaliar a qualidade dos ônibus, e levou em consideração não só aspectos físicos e estruturais dos veículos, mas também questões de ...

[Continue lendo »](#) **Link:** <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=3485>

2015 – Empresa: Belém-Rio Transportes (BD)

Operação flagra irregularidades e retira ônibus de circulação

Com o objetivo de garantir mais segurança e qualidade no transporte público a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob) retomou as fiscalizações da Operação Corujão nas garagens das empresas de ônibus para verificar as condições dos coletivos e retirar aqueles sem condições adequadas de segurança para a população. Na noite desta segunda-feira, 26, a primeira operação de ...

[Continue lendo »](#) **Link:** <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=2800>

2015 – Empresa: Transportes Canadá (BU)

Garagem da empresa Monte Cristo recebe Operação Corujão



A garagem da empresa de ônibus Monte Cristo recebeu a 'Operação Corujão', da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), na noite da última quarta-feira, 20. Uma das garagens com melhor avaliação quanto à qualidade da estrutura, a Monte Cristo teve 12 veículos vistoriados e apenas quatro lacrados, todos por questões mecânicas, nas linhas ...

[Continue lendo »](#) **Link:** <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=1425>

2015 – Empresa: Transportes Monte Cristo (AL)

Garagem da Transuni recebe Operação Corujão da SeMOB



Falta de condições seguras de trafegabilidade e documentação irregular foram os motivos que levaram a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SeMOB) a lacrar cinco veículos da empresa Transuni, na noite desta quarta-feira, 12. Os agentes de transporte da SeMOB foram até a garagem da empresa e constataram que havia ônibus com documentos em nome de ...

[Continue lendo »](#) **Link:** <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=2400>

2015 – Empresa: TransUni (CC)

SeMOB realiza mais uma Operação Corujão

As fiscalizações nas garagens dos coletivos, a conhecida Operação Corujão, foi realizada novamente na noite da última quarta-feira (28). Desta vez a empresa Autoviária Paraense recebeu a visita dos fiscais de transporte e vistoriadores da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SeMOB em busca de avaliar os veículos que fazem as linhas Marituba, ...

[Continue lendo »](#) **Link:** <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=2815>

2015 – Empresa: Autoviária Paraense (AV)

Fonte: Repositório Eletrônico Semob - PMB (2020); Dados organizados pelo Autor – Geocam (2020).⁷⁸

As ações da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém, continuou apresentando preferenciais na seletividade pela empresa Belém-Rio Transportes (BD) a qual

⁷⁸ Link's identificados na figura, e em anexo desta pesquisa.

apenas 2 (dois) dos 300 (trezentos) ônibus relatados pelas empresas foram lacrados, com problemas aparentemente simples, corriqueiros e inerentes a qualquer outra empresa operadora do serviço.

Na reportagem a superintendente afirma:

“É uma auditoria de frota para atualização cadastral, porque existe uma conta que não bate. Esta é a maior empresa e considerada até uma das melhores, mas precisamos averiguar se com a dimensão que ela tomou, está dando conta de fazer o atendimento com qualidade, porque a própria empresa não conseguiu nos fornecer todos os dados que solicitamos”, justifica a titular da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob) Maisa Tobias. “Também temos denúncias de que a empresa não está cumprindo o itinerário em determinadas linhas e de que faltam assentos em alguns veículos, por isso é importante essa verificação”, pontua (SEMOB-PMB, 2015, s-p).

A empresa havia ampliado a capacidade de operação abruptamente devido ao intenso processo de cassação das empresas apresentadas nos quadros 7, 8, e 9. Na segunda manchete, a empresa Transportes Canadá (BU), uma empresa de pequeno a médio porte, com aproximadamente 36 (trinta e seis) veículos na época, teve 21 (vinte e um) ônibus vistoriados teve 6 (seis) lacrados totalmente e 15 (quinze) lacres parciais. Destarte, ao comparar a Operação Corujão, à medida em que confronta-se a porcentagem, são identificadas relações de desproporcionalidade, onde dos 300 veículos da empresa Belém-Rio Transportes (BD) apenas 0,7% foram vistoriados, ou seja, dois veículos. Na empresa Transportes Canadá (BU), dos 35 veículos em sua propriedade, 21 foram vistoriados, equivalente a 60,0% da frota da empresa.

A terceira manchete retratada na figura 63 aborda a operação realizada na empresa Auto Viação Monte Cristo (AL) com operação de aproximadamente 100 (cem) ônibus dos quais 12 veículos foram vistoriados, destes, 4 (quatro) foram lacrados. Na operação realizada na empresa Transuni (CC), das irregularidades retratadas pela SeMOB, 5 (cinco) veículos e aproximadamente 60 miniônibus foram lacrados. Na empresa Autoviária (AV), com aproximadamente 75 veículos, 20 foram vistoriados e 6 lacrados pela equipe da Operação Corujão da SeMOB.

As territorialidades das empresas de transporte público de passageiros de Belém e Região Metropolitana foram alteradas nos três primeiros anos de gestão de Zenaldo Coutinho (PSDB), conforme relação espaço-temporal das gestões, figura 57, iniciou-se com o processo de cassação das empresas nos anos de 2013 e 2014, reduziu a 20 empresas concessionárias em 2015.

Ainda considerando o gráfico 2, em 2019, o sistema de transporte público de passageiros de Belém, manteve 20 empresas em operação e minimizou o número de linhas com operação compartilhada. Isto deve-se à redução de concessionárias do eixo da avenida Augusto

Montenegro. Entretanto, foram observadas reduções no número de linhas de ônibus, algumas pouco rentáveis. As empresas beneficiadas pela reorganização territorial foram desativadas progressivamente, reflexo observado na projeção operacional e no número de linhas de ônibus em operação.

O recorte espaço-temporal desta pesquisa alcança 20 anos de análise (2000-2019) é neste período em que o município, e por conseguinte o sistema de transporte público de passageiros foi gerido por três gestões, 55 empresas tiveram suas operações encerradas conforme os percentuais apresentados na figura 64.

Figura 64: Percentual de empresas de ônibus do sistema de transporte público de Belém, desativadas ao longo de 20 anos.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; Dados organizados organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

As territorialidades entre empresas de ônibus do sistema de transporte público de Belém, passou por intensas transformações acompanhando o processo de dispersão urbana da metrópole. Na gestão de Edmilson Rodrigues (PT) 3 empresas foram desativadas. Uma delas originária no período de sua gestão, o que corresponde ao percentual de 8,6%. Esta gestão foi marcada pela quebra de monopólios operacionais e estímulo das linhas de operação compartilhada entre empresas (ver quadro 6 - quebra dos monopólios por área) e pela tentativa de inserção do transporte executivo no sistema de transporte público municipal. Na gestão seguinte, na de Duciomar Costa (PTB), foram desativadas 14 empresas de ônibus operadoras no transporte público, alcançou o percentual de 40,0% das empresas desativadas ao longo do período supracitado, contudo com poucas alterações no quadro societário, no qual ocorreu uma renovação de capitais, com a desativação de empresas antigas e surgimento de empresas originárias destas (CASTRO, 2015).

Na gestão de Zenaldo Coutinho (PSDB), ainda em curso, a desativação de empresas concessionárias do serviço de transporte público de passageiros alcançou o percentual de 51,4% quando 18 concessionárias foram extintas, a maioria delas originárias do processo de renovação de capitais ocorridos na gestão anterior (ver quadro 10).

Quadro 10: Relação de empresas concessionárias desativadas entre 2000 e 2019.

EMPRESAS DE ÔNIBUS DESATIVADAS EM 20 ANOS				
Ordem	Nome Empresarial		Ordem	Nome Empresarial
AQ	Empresa de Transportes Esperança – ETEL	<i>Continuação</i>	BC	Salazar & Loewenberger LTDA (<i>Nome fantasia - Expresso Michele</i>)
AX	Trans Galvão		BF	Transportes Pinheiro LTDA
AN	Empresa de Transporte Transpará LTDA		BM	Via Metropolitana Transporte EIRELI
AB	TransBCampos LTDA		BP	Viação Princesa Transporte e Turismo LTDA (<i>Nome fantasia - Princesa do Salgado</i>)
AC	Transportes Belém-Lisboa LTDA		BQ	Transportes Santa Izabel LTDA (<i>Nome fantasia – Transportes Bonsucesso</i>)
AD	Empresa de Transportes Alcindo Cacula LTDA		BR	Eurobus Transporte e Turismo LTDA
AG	Empresa de Transportes Rápido D. Manuel LTDA		BV	Transportes Amazonas LTDA
AH	Transportes Aero Club Limitada		BZ	Viaje Bem Transportes
AJ	Expresso Beira Alta (<i>Filial Expresso Beira Dão LTDA</i>)		CA	Transpará Transporte de Carga e Passageiros LTDA
AR	Auto Viação Icoaraciense LTDA		CE	Viação Icoaraci Pará LTDA (<i>Nome fantasia – VIP</i>)
AS	Empresa de Transportes Transbel Rio LTDA		CF	Transportes ViaNorte EIRELI
AU	Transportes Marituba LTDA (<i>Nome fantasia – Transmab</i>)		CH	São Cristóvão Transportes LTDA
AZ	Auto Viação Bragantina		CJ	C. Mendes Transportes EIRELI (<i>Nome fantasia – VIP Premium Transportes</i>)
BB	Expresso Izabelese LTDA		CM	Empresa de Transportes Via Urbana LTDA
BK	Pirâmide Transportes Coletivos LTDA		CN	Expresso Marajoara Transporte e Turismo LTDA
BH	Floresta Transportes		CQ	Empresa de Transporte Urbano Ricar Transporte LTDA (<i>Nome fantasia – Central Trans</i>)
BX	Alternativa Transportes de Passageiros LTDA		CR	Rafael Reis Viana (<i>Nome fantasia – Transporte Montenegro</i>)
AK	Viação Perpétuo Socorro LTDA			

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEIO – UFPA; Obtenção de dados junto a Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); Dados organizados e atualizados pelo Autor – Geocam (2020).

No processo de seletividade das empresas operadoras do serviço de transporte público de passageiros, escamoteada sob a perspectiva de melhoria na qualidade do serviço ofertado em Belém e Área Metropolitana, escondem a deliberação de veículos utilizados em outros estados, ao quais foram adquiridos em momento anterior à mudança no padrão tecnológico automobilístico, em outras palavras, as empresas ampliaram a inserção de veículos com

tecnologia Euro V, com idade de uso ampliada, e com alto teor de emissão de poluentes (ver figura 5), se utilizaram de veículos com padrões tecnológicos propositalmente defasados e agressivos principalmente ao meio ambiente urbano.

No geral, adquiridos por empresas cariocas nos modelos fabricados em 2011 das carrocerias Mercedes Benz, com motorização OF-1722M; alternando entre as encarroçadoras CAIO - Induscar, no modelo Apache Vip II, ou encarroçadora Marcopolo no modelo Torino 2007, em sua maioria utilizados anteriormente no estado do Rio de Janeiro. Assim, não atendia às resoluções estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) através Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE).

Diante de tais circunstâncias, é possível afirmar que o sistema de transporte público de passageiros de Belém e Espaço Metropolitano, em sua essência continua a operar de maneira precária, colocando em risco a vida dos passageiros e da população que reside ou circula em todos os municípios do espaço metropolitano. Excepcionalmente, é na metrópole e em seus corredores viários, que as emissões de dióxido de carbono expõem a população a riscos ambientais, motivados pela não adoção do protocolo de mudança de padrão tecnológico como recomendava o Conama na implantação da fase 7, com a redução da emissão de poluentes a partir da tecnologia Euro V. Desta forma, o poder público municipal permite a reutilização de tecnologia descartada em sistemas de transportes de outras regiões metropolitanas brasileiras.

As evidências tratadas neste debate apresentam os elementos essenciais que compõem o funcionamento do sistema de transporte público de passageiro de Belém e espaço metropolitano sob uma perspectiva operacional dos agentes operadores e dos instrumentos de gestão representativos do Estado (ver figuras 56, 57, e 58). Ademais, os processos societários nas empresas concessionárias do transporte público e as narrativas adotadas pelo poder público, ao longo das gestões, apontam para a seletividade operacional na metrópole, mesmo que esta seletividade garanta de fato a qualidade na oferta do transporte; e a permissividade operacional ainda mais precária em áreas periféricas dispersas.

4.2. A dispersão do circuito principal de transporte urbano de Belém: novos espaços de dispersão da pobreza e a precarização dos transportes

No início da década de 2010, e a partir dos investimentos do Governo Federal nos setores da construção civil (política habitacional) e no setor de transporte (política de mobilidade urbana) as cidades brasileiras passaram por verdadeiras repaginadas na forma e no

conteúdo urbano, foram promovidas reorganizações na circulação geográfica das cidades brasileiras. No espaço metropolitano de Belém, o fenômeno da metropolização vinculado ao crescimento demográfico, avanços tecnológicos e utilização de melhor matriz energética, segue na contramão dos benefícios gerados por estes avanços. As estratégias assumidas pelos agentes transportadores indicam haver forte relação com agentes políticos que asseguram continuidades na produção do espaço desigual, a partir da seletividade na oferta precarizada do transporte público de passageiros, elemento *sine qua non* para compreender o processo desigual de sua reprodução.

A área central do núcleo urbano de Belém apresenta forte conteúdo herdado da cidade política, assegurando ordem e ordenação na cobrança de taxas que as diferencia dos demais espaços metropolitanos, essa área assegura sua importância política, como aponta Lefebvre (1999), mesmo que nesta possam residir sob o controle numérico os operários subordinados nas relações com os demais segmentos da sociedade, com o processo de estratificação de classes no processo de urbanização segue seu curso no espaço metropolitano, definindo e redefinindo novas funções e conteúdos espaciais em busca da integração do mercado e da mercadoria características da cidade comercial. Assim, a cidade industrial apresenta elementos no conteúdo da área central de Belém, ainda que as unidades de produção tenham sido deslocadas para espaços periféricos no núcleo (às margens dos rios) ou na área metropolitana (às margens das estradas e dos rios).

No bojo das relações capitalistas estabelecidas na área central da cidade-região de Belém, a proximidade da mão-de-obra subordinada e necessária para assumir os postos de trabalho no mercado, comércio e indústria, tem no sistema de transporte público de passageiros, sobretudo na mobilidade dos ônibus urbanos, o instrumento *sine qua non* que garante sua reprodução. Ainda que a essencialidade da mobilidade dos ônibus urbanos seja garantida, a mesma tem cumprido o objetivo principal estabelecido entre os agentes políticos, econômicos e sociais da metrópole: o transporte de passageiros enquanto vítimas de acordos permissionários com ausências de conforto, segurança e saúde, veículos com elevado tempo de uso continuado, oriundos de padrões tecnológicos defasados que agredem o ambiente com elevados índices de emissão de gases prejudiciais à saúde, a elevada exposição dos passageiros ao risco dada a precarização do transporte oferecido por ônibus em condições insuficientes à demanda de passageiros, sobretudo no espaço metropolitano onde predominam frágeis relações com a metrópole.

Ao considerar a essência das questões relacionadas ao transporte de passageiros, os conflitos entre as empresas permissionárias do serviço de transporte público e na busca da ampliação do debate da forma precária dos ônibus, o debate aqui proposto amplia o horizonte da discussão, a qual considera a atuação dos agentes políticos e do papel dos transportes no espaço metropolitano de Belém. Na última década o sistema de transporte público do espaço metropolitano regulado por Belém, passou por profundas alterações no quadro societário das empresas permissionárias do serviço. Os agentes transportadores desempenharam papéis importantes no processo de garantia da dispersão da pobreza para espaços periféricos, ainda que na cidade-região de Belém. Porém, notadamente a intervenção do Estado, através do poder público municipal, interveio na composição das empresas permissionárias do serviço de transporte no espaço metropolitano de Belém. Estas intervenções foram detalhadamente analisadas na seção anterior. Não obstante, o processo em curso pautava-se também, em um campo de forças entre agentes políticos e seus vínculos aos agentes transportadores.

As contradições presentes em realidades urbanas são evidentes à medida que as trocas comerciais multiplicam-se no núcleo e incidem na organização social preexistente, tal fenômeno se dispersa para as cidades do espaço metropolitano marcando a passagem para o processo de apropriação e organização socioespacial. Considera-se que a urbanização apontada por Monte-Mor (2006) onde a associação da urbanização com a indústria passou a ser condição fundamental para ao desenvolvimento industrial, tendo no entorno a circulação da população consumidora, os trabalhadores, e as condições gerais de produção. Estes elementos ajudam a compreender parte do processo de formação urbana de Belém apresenta a associação com a atividade industrial, inicialmente nos bairros no entorno do centro, em direção a áreas menos privilegiadas e distantes do núcleo; e assim, abrangendo gradativamente a cidade de Ananindeua, Marituba, Benevides, e mais recentemente Santa Bárbara do Pará, que está sob a perspectiva de articular o Distrito Administrativo Mosqueiro às lógicas estimuladas pela metrópole.

No processo de metropolização do espaço, as associações e federações representativas de grandes indústrias mantêm sua estrutura administrativa na cidade-região, cujo papel atende aos pré-requisitos necessários à articulação destes agentes com investidores em escala nacional e internacional, é facilitada pela densidade de objetos espaciais como bancos, cartórios, escritórios advocatícios, clínicas, consultórios e melhores condições de conectividade. Assim, o centro da cidade-região de Belém, é o palco privilegiado da reprodução social marcando o processo de implosão-explosão. Deste modo, a implosão expressa sua face nos elevados

parcelamentos do solo urbano nos espaços privilegiados, traz como resultado empreendimentos sofisticados de grande e médio porte onde há maior aglomeração de serviços especializados, demandando maior volume de interações espaciais pelo transporte público. Destaca-se que em meio a este processo, o Estado concentra no centro da cidade-região de Belém os estabelecimentos jurídicos, legislativos e órgãos especializados da administração direta; as igrejas de maior importância asseguram seu papel de destaque na centralidade urbana atribuindo mais valor ao núcleo metropolitano.

Em sinergia aos processos ocorridos no centro da cidade-região, a explosão dos demais espaços metropolitanos (incluimos periféricos da cidade-região) apresentam-se no conteúdo da subordinação metropolitana, mesmo cumprindo papéis relevantes na implosão. Nestes espaços menos privilegiados, o Estado garante o atendimento mínimo de demandas, entendido enquanto necessário para a reprodução social. As igrejas também atuam no processo de amortização dos conflitos sociais sob áreas dispersas em relação às conexões com o núcleo, porém com características de confinamento urbano e elevada fragmentação nas moradias, diferentemente do núcleo, esta fragmentação se revela na existência de vilas e vielas estreitas imóveis de baixo gabarito, às vezes configurados em quartos.

O espaço metropolitano assume um papel menos privilegiado em relação à metrópole. No entanto, heterogêneo em sua essência a explosão assinala traços diferenciados no processo de desigualdade socioespacial particionando-o no processo de reprodução social. Considerando os municípios e os recortes assumidos nesta pesquisa, ainda que no núcleo da cidade-região a periferia próxima apresenta forte interação com o núcleo, passa a receber a extensão de alguns serviços como bancos, escolas, cartórios e clínicas nos corredores de grande circulação de transporte urbano, como expressa a centralidade da Av. Augusto Montenegro. Ainda nesta periferia próxima, porém voltada à circulação fluvial, encontram-se as indústrias e as empresas ligadas ao setor de transporte de cargas e logística, e ao seu entorno os aglomerados urbanos, essencialmente expresso ao longo da Rod. Arthur Bernardes.

O distrito administrativo de Outeiro configura-se como pertencente ao núcleo, porém na periferia distante, marcado por dificuldades de acesso rodoviário, onde são cada vez menos presentes as indústrias e as empresas transportadoras, ali nota-se o processo de transição do conteúdo campestre com “residências de fim de semana” para conteúdo urbano adensado, porém caracterizado como espaço periférico. Entrementes, fundamental para as estratégias de fixação dos agentes transportadores que garantem a partir da ampliação da população residente e dependente do transporte público, ao mesmo tempo em que asseguram sua circulação nos

corredores centrais dotados de comércios e serviços intermediários, com ampliação da rentabilidade no acesso ao núcleo da metrópole.

O espaço urbano de Ananindeua, recorte Centro - BR-316 apresenta elementos da inflexão agrário-urbano, congregando os espaços no entroncamento de equipamentos menos sofisticados que se posicionam no fluxo da rodovia federal. Neste recorte há sinais da formação de redes intermediárias de comércio e serviços concentradas às proximidades da rodovia e das vias principais que interligam esta região aos bairros. Apenas a Av. Zacarias de Assunção na condição, as demais mantêm a determinação de ruas ou estradas.

Os terrenos no entorno passam a ser incorporados ao setor imobiliário com moradias populares, neste recorte encontra-se a média de 3,8 habitantes por domicílio, a maior identificada em Ananindeua (ver tabela 3) contudo, nas extremidades encontram-se as moradias e ruas ainda semelhantes ao registro da figura 38, que retrata a gênese da ocupação do bairro Anita Gerosa (Aurá). A implosão ocorrida neste recorte do espaço metropolitano apresenta os elementos necessários à reprodução dos agentes transportadores, a precariedade na oferta do serviço encontra-se nas condições dos veículos com baixo nível de investimento e conforto, porém com expressivo número de veículos em operação. O deslocamento da população destes bairros periféricos direciona para o eixo da BR-316 atendendo as demandas de fábricas em empresas transportadoras, alimentada no seu percurso ao centro do espaço metropolitano.

Em Ananindeua, o recorte Coqueiro - BR-316 apresenta um processo de desinstalação das indústrias fábricas e empresas do segmento logístico de transporte estabelecidas às margens e nas ruas adjacentes instaladas na década de 1980 (ver figura 39), onde este recorte do espaço metropolitano passou a ser imputado à medida que o trânsito de característica urbana deslocou-se com maior intensidade para a região. Neste recorte, os grandes terrenos que antes comportavam as fábricas e os pátios das transportadoras passaram a abrigar redes de concessionárias de veículos, bancos, lojas de eletrodomésticos e do setor varejista que passou a se concentrar ao entorno do Shopping Castanheira, com forte presença de vendedores autônomos. Os agentes transportadores atuantes no espaço metropolitano (e do entorno metropolitano) encontram nesse recorte Coqueiro - BR-316 elementos fundamentais para sua reprodução, marcando sua participação no processo de reorganização presente na desigualdade socioespacial. Para além, do eixo da rodovia federal, são presentes condomínios horizontais de médio porte em uma zona de amortecimento, e a presença de ocupações periféricas nas extremidades, porém em menor grau em intensidade aos demais espaços descritos.

O terceiro recorte analítico de Ananindeua, Cidade Nova apresenta em sua essência a luta pela moradia popular da década de 1980, transpondo o rótulo de cidade dormitório, passou a ser atualmente considerado um espaço metropolitano que explode em condomínios verticais de baixo gabarito que se projetam nas vias de grande fluxo, e dos conjuntos habitacionais e ocupações espontâneas que seguem nos bairros a norte se aproximando do rio Maguari. A região Central, apresenta densidade de comércio e de serviços bancários, cartório de imóveis, escolas, e rede de supermercados médio e grande porte expressando uma centralidade secundária, que nos permite afirmar que há a formação de um subcentro estabelecido na porção central. Os agentes transportadores atuam neste recorte intensificando a circulação nas artérias viárias centrais, porém com o amortecimento do uso do solo, a população cativa do transporte público passou a se dispersar para as franjas dos bairros a norte como 40 horas, Icuí, Curuçambá, e PAAR de onde são originários a maioria dos itinerários do sistema de transporte público.

No entanto, dada a especificidade da Cidade Nova, há o atendimento da demanda dos deslocamentos internos e de deslocamentos intermediários atendidos nos recortes Coqueiro - BR-316, ao seguir o eixo da rodovia e adentrar no atendimento de demandas ligadas à saúde e serviços especializados próprios da metrópole. Neste recorte, há pouca presença de fábricas e indústrias enquanto elemento fixo, no entanto a conclusão da avenida Independência assinala uma clara diferenciação entre os espaços planejados nos conjuntos Cidade Nova (I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX) e Guajará construídos nas décadas de 1970 e 1980 e os espaços de ocupação nas décadas seguintes adensados a partir dos anos 2000.

Neste sentido, a Av. Independência, enquanto artéria viária, desenvolve o papel de articulação para o setor de transporte e de logística para atender as demandas das indústrias e das grandes redes de varejo no espaço metropolitano, ao mesmo tempo em que expressa as desigualdades identificadas no recorte de maior número de habitantes, são 271.370 residentes e a média de habitantes por área urbanizada é de 9.198 no espaço metropolitano fora do núcleo no censo demográfico de 2010 (ver tabela 3). No contexto atual, os agentes transportadores expandiram os terminais para os bairros na borda e intensificaram a circulação e oferta no centro do recorte articulando os demais espaços ao núcleo metropolitano, ao longo das décadas novas empresas passaram a operar no recorte desconfigurando o termo monopólio (ver quadro 6). Assim, o recorte Cidade Nova possui presença marcante dos itinerários da Viação Forte que

opera desde as décadas de 1980 e 1990, (ver figura 40), contudo novas companhias passaram a operar com linhas urbanas na Cidade Nova.

Sob a perspectiva do transporte coletivo urbano, a Cidade Nova centraliza as conexões do circuito de transporte de passageiros em operação no espaço interno do município de Ananindeua, dada a expressão econômico, social e política deste recorte. As características assinaladas na reprodução social dos três recortes espaciais (Centro - BR-316, Coqueiro BR-316, e Cidade Nova), como visto ao longo desta pesquisa, a análise particionada sobre estes recortes apresentaram diferenças que analisadas no contexto do espaço urbano de Ananindeua, qualificam o município com forte interação com o núcleo da cidade-região de Belém, ao mesmo tempo em que expressa uma dinâmica própria em seus espaços urbanos. Em Ananindeua, os recortes espaciais apresentam elementos que permitem constatar o processo de dispersão metropolitana a partir de Belém, contudo no recorte Centro - BR-316 são observados empreendimentos recentes direcionados à alocação empresarial que passam se condensar às margens da rodovia federal enquanto principal eixo estruturante do espaço metropolitano de Belém.

O espaço metropolitano da cidade de Marituba foi delimitado nesta pesquisa a partir de dois recortes definidos cartograficamente sob os critérios físicos e geográficos que compõem o processo de ocupação inicial da cidade. Assim, foram definidos os recortes IV e V, Marituba Sul e Marituba Norte respectivamente de acordo com a figura 35. O espaço metropolitano de Marituba encontra-se fortemente atrelado às lógicas da cidade-região de Belém, o sistema de transporte público de passageiros por ônibus urbano, acompanha esta estruturação em ambos recortes espaciais.

No recorte Marituba Porção Sul, a inflexão agrário-urbano expressa uma realidade diferenciada em relação à Ananindeua. Nesta porção, de ocupação antiga reportados ao processo de circulação e dinamismo promovido pela Estrada de Ferro Bragança (EFB), naquele espaço os antigos galpões (em estrutura) foram parcelados e ao longo do tempo formaram um pequeno centro de comércio e de serviço modernizado ao longo das décadas. Atualmente a avenida Engenheiro Fernando Guilhaon paralela à Rodovia Federal BR-316 (pequeno desvio viário) abriga comércio e serviços como: farmácias, bancos (alguns correspondentes), supermercados com atuação local e revenda de peças automotivas. Os demais agentes espaciais como a igreja, cartório e o Estado assinalam presença às proximidades do Centro, onde ainda asseguram áreas verdes e composição de quadras com grandes terrenos, assemelhando-se à

cidade política, não podendo esta ser concebida sem documentos, inventários e cobrança de taxas (LEFEBVRE, 1999).

À medida que se distancia do eixo viário estruturante, a rodovia BR-316, a desigualdade socioespacial torna-se ainda mais evidente, inclusive nos conjuntos habitacionais de moradia popular e ocupações espontâneas que nesta ordem se projetam ao interior do recorte Marituba Porção Sul. Os dados de 2010 apontam que o recorte possui o segundo maior percentual de domicílios permanentemente ocupados, com 92,4% acompanha a mesma posição no espaço metropolitano (além do núcleo), com a média de 3,95 habitantes por domicílio (ver tabela 3). Ao longo das décadas, agentes transportadores se beneficiaram da dispersão da pobreza urbana de Belém, assentada em moradias dos conjuntos habitacionais horizontais ou das ocupações espontâneas, então posicionaram os itinerários das linhas urbanas dos limites destes assentamentos para a BR-316. O adensamento populacional nos espaços da franja urbana desloca o serviço de transporte possibilitando a expansão do itinerário garantido sua permanência a partir dos novos espaços de pobreza urbana.

Em levantamento de campo, foram identificados itinerários do transporte alternativo a partir de associação em cooperativa de transportes, cujas não vinculadas ao gerenciamento da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), porém enquanto agentes transportadores atuam com expressão em Marituba Porção Sul, principalmente para atender as demandas reprimidas pelas demais empresas de ônibus, assim, as cooperativas atuam com miniônibus nas linhas:

010 - Nova Marituba - Beija Flor - Castanheira;

020 - Santa Clara - Castanheira (via Nova Marituba e Beija Flor);

030 - Marituba I - Castanheira (via Mário Couto e Albatroz);

070 - Riacho Doce - Marituba - Castanheira;

XXX - Canaã - Marituba - Castanheira;

As linhas apresentadas são administradas por cooperativas de transporte permissionárias pelo município de Marituba consentidas a operar no município ao longo da rodovia federal BR-316 até retorno do entroncamento, onde não pode haver fiscalização naquele anel viário. Entretanto, mesmo sem estarem vinculadas ao gerenciamento da SeMOB, articulam e contribuem para a produção do espaço metropolitano e quando adentram no município de Belém, encontram-se em via federal, desta forma, submetidos a outras normas e legislação. Esta condição gera um entrave para gestão dos transportes públicos na esfera administrativa metropolitana, ao mesmo tempo em que garante a reprodução de pequenos transportadores no circuito de transporte.

No recorte da Marituba Porção Norte, a inflexão agrário-urbano é evidente, para além do complexo de feiras do mercado municipal. Recentemente espaços antes agrários foram convertidos em espaços urbanos, receberam financiamento do estado através de políticas habitacionais (Programa Minha Casa Minha Vida), o número de unidades habitacionais foram ampliadas no recorte que já apresentava o maior percentual de domicílios particulares permanentes ocupados com 93,4% no espaço metropolitano, além do núcleo; de igual forma, em um espaço de 7,1 Km² apresenta a média de 3,98 habitantes por domicílio, a maior média do espaço metropolitano, chegando a alcançar 5.761 habitantes por Km². Considerando-se a conclusão das obras e a entrega de novas unidades habitacionais dos programas habitacionais do governo federal, estima-se a elevação no número de domicílios e das médias de habitantes por domicílio e por Km².

No processo em curso, os espaços com densidade populacional no recorte de Marituba Porção Norte, apresentam-se como dispositivo necessário para que os agentes transportadores possam agir seja na inserção, seja no reforço de novos itinerários urbanos. Neste sistema, os agentes transportadores consolidados mantiveram suas operações no fluxo da demanda para o núcleo da metrópole, com a operação das linhas de ônibus consolidadas pela extinta Transportes Marituba - Transmab (AU) operadas unicamente pela Vialoc (BJ) nas linhas: 935, 936, 937, e 938; porém a linha 914 - *Marituba-Ufpa* operada em compartilhamento entre as Vialoc (BJ) e Viação Guajará (AI) não deslocou seu terminal para os novos assentamentos.

Destarte, uma nova empresa estende sua operação para o município de Marituba na Porção Norte. Trata-se da Empresa Fênix Transportes (CB) que passou a operar nas linhas 0003 - *40 Horas - Marituba-Direcional*, e 0017 - *Icuí-Marituba-Direcional*, estas linhas passaram a operar com a estrutura do vale transporte digital, porém as linhas não circulam no município de Belém, trata-se de uma linha urbana do espaço metropolitano. A articulação no espaço metropolitano apresenta um fortalecimento das dinâmicas reforçando o papel destes espaços, como analisado anteriormente. O recorte Cidade Nova apresenta características que atestam sua condição de subcentro com dinamismo espacial interessante para as articulações metropolitanas. No recorte Marituba Porção Norte, não há presença de rede de comércio e de serviços, estas demandas são oferecidas com características precárias no recorte Marituba Porção Sul, ou Ananindeua no Centro - BR-316, ou Coqueiro- BR-316, em grande medida os serviços especializados concentram-se na área central do núcleo metropolitano.

O espaço metropolitano de Belém, entendido nesta pesquisa compreende os municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará, contudo o espaço central de Belém demanda grande número de viagens das linhas de ônibus urbanas da periferia próxima e distantes de Belém (cidade-região).

Ananindeua e Marituba apresentam importantes movimentos internos dentre os municípios do espaço metropolitano, a interação espacial dos recortes Ananindeua Centro-BR-316, Coqueiro - BR-316, e Cidade Nova, utiliza dois dos principais corredores viários do espaço metropolitano de Belém, a Av. Augusto Montenegro e a centralidade de serviços e comércios em suas margens; e a Rodovia Federal BR-316 com forte presença nos corredores centrais de Belém. Os recortes de Marituba (Porção Norte e Porção Sul) convergem e concentram as interações predominantemente à BR-316 alcançam e atendem aos interesses do núcleo da metrópole.

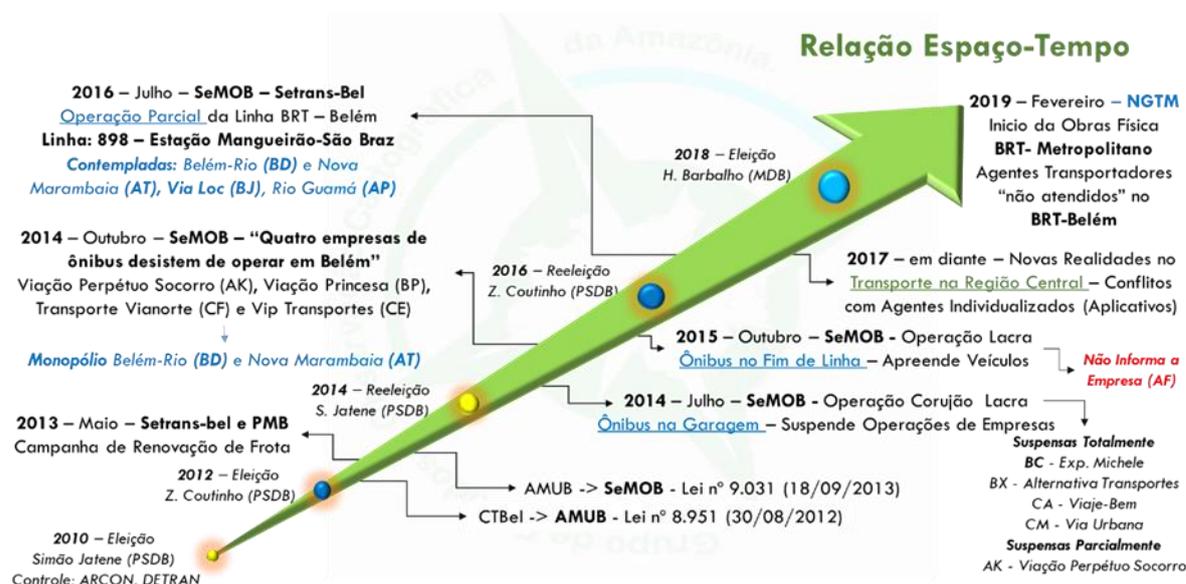
Os recortes de Benevides refletem a dispersão da pobreza urbana. A cidade de Benevides apresenta baixa demanda pelo transporte regulado pela SeMOB, enquanto que o distrito de Benfica apresenta a concentração e o adensamento da pobreza urbana, a partir das moradias populares e do intenso comércio de terras, demandando grande energia do transporte público de passageiros ao atender de forma precária a população residente naquele distrito, o qual realizado o transbordo de passageiros às margens da rodovia federal BR-316 para que estes possam acessar o centro da metrópole.

O transporte de Santa Bárbara do Pará, apresenta sua precariedade ainda naquele município, com transbordo de passageiros e disciplinando os horários e o número de viagens dos espaços distantes daquela cidade, atende as demandas através da rodovia estadual Augusto Meira Filho (PA-391), rodovia federal BR-316, até a avenida Almirante Barroso.

As recentes tentativas de abertura de licitação do sistema de transporte público passageiros de Belém apresentam significativos equívocos do ponto de vista técnico. A redução do quantitativo de empresas e em seguida a extinção de linhas de ônibus importantes do ponto de vista social, porém como baixa rentabilidade operacional, foram desativadas na nova composição do monopólio nos distritos de Icoaraci e Outeiro. Deste modo, o poder público municipal não interviu de modo a garantir e estimular o transporte público nas áreas precárias, todavia, sem uma grande demanda com frequência, a desativação dessas linhas motivou a instalação apenas no serviço de mototáxi. Por não satisfazer os interesses das empresas de

ônibus, motivo pelo qual evidencia o forte viés político no tratamento diferenciado oferecido às empresas, que podem ser identificados nas notas emitidas pela Superintendência executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB). As ações encaminhadas pelo poder público municipal de Belém, sobretudo a seletividade operacional sobre as empresas de ônibus permissionárias do serviço de transporte público, é compreendida a partir das relação espaço-tempo identificadas nas ações encaminhadas ao longo da década de 2010, (figura 65).

Figura 65: Relação espaço-temporal das intervenções do Estado no sistema de transporte de Belém



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGeo – UFPA; Subsidiada por consultas ao Repositório Eletrônico Semob - PMB (2020), acervo digital dos principais jornais (Impresso e Televisado) sobre a Operação Corujão (2014, 2015). Consulta detalhada a acervos eleitorais do município de Belém, e do estado do Pará; Levantamentos em documentos do Tribunal Regional Eleitoral (TRE) do Pará; informações organizadas pelo Autor - Geocam (2020).

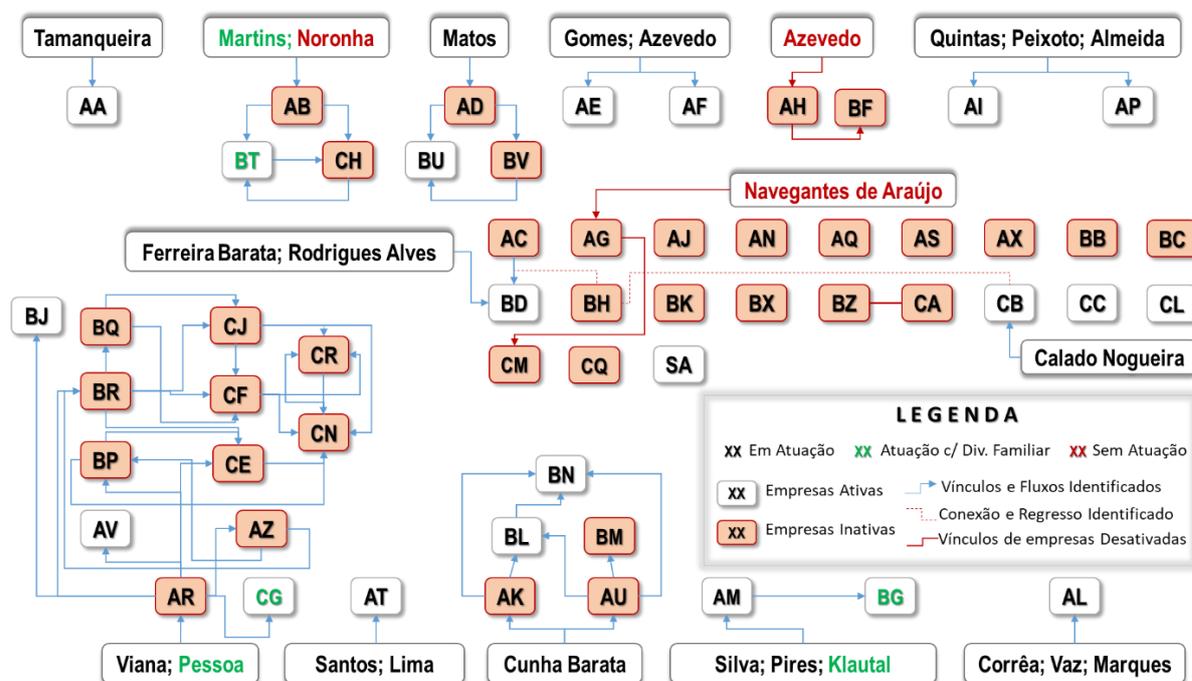
As contradições e os conflitos territoriais entre os agentes transportadores e destes com as gestões municipais de Belém, figuram na essência do projeto BRT-Belém resultando no replanejamento do sistema de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém, apresentam elementos dos conflitos territoriais quando da implantação do BRT-Metropolitano. Os agentes transportadores, em sua grande maioria representados pelas 20 famílias tiveram suas territorialidades alteradas, diferente dos processos de ampliação dos itinerários e sua penetração nos bairros da periferia urbana, como ocorreu nas décadas de 1980, 1990, e 2000; ao longo da década de 2010 as empresas foram objeto de protesto pela gestão municipal.

Capel (1974) debate sobre os interesses modelados em acordos e contradições entre os agentes produtores do espaço, nos momentos de maior conflito entre os agentes capitalistas, o Estado assume a intervenção e faz uso do marco jurídico e do aparelho. Nesta pesquisa, o Estado

deu curso no processo de desativação das empresas de ônibus. É possível identificar a partir do quadro societário destas, em grupos familiares com tradicional atuação no sistema de transporte a seletividade dos grupos, a forma pela qual a condução do processo revela a desigualdade no tratamento oferecido às empresas.

No processo de mapeamento do quadro societário das empresas de operadoras do serviço de transporte público de passageiros vinculados ao gerenciamento da SeMOB, a figura 66 apresenta a síntese das relações entre empresas de ônibus ao considerar os movimentos societários identificados ao longo de duas décadas, quando 25 famílias destacam-se no processo de composição do Quadro de Sócios e Administradores (QSA) registrados no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ). Destas, a Noronha, a Azevedo, e a Navegantes de Araújo deixaram o sistema após o conjunto de ações do poder público municipal, entre os anos de 2013 e 2014 nas ações da “Operação Corujão” (ver figuras 61 e 63). Naquele momento, empresas consideradas tradicionais compostas por duas famílias ou mais, já haviam iniciado o processo de partilhamento de seus capitais a partir de novas empresas no processo de operações em regime de compartilhamento. Ao longo desse processo, houve um excessivo movimento de 26 fluxos de procriação de capitais entre as empresas do mesmo grupo familiar, teve como resultado à posteriori 35 empresas desativadas do sistema de transporte público, (figura 66).

Figura 66: Arranjo societário dos agentes transportadores no sistema de transporte de passageiros do espaço metropolitano de Belém, em grupo familiar, segundo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto a Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados pelo autor – Geocam (2020).

O fenômeno da dispersão metropolitana a partir dos novos assentamentos urbanos, apresenta as famílias ligadas ao transporte urbano que buscaram expandir e/ou intensificar suas operações para além do núcleo da metrópole, enquanto estratégia de reprodução de seus capitais diante do processo de dispersão da pobreza urbana. A figura 66, identifica o intenso movimento societário que resultou no arranjo de 20 empresas de ônibus em operação no espaço metropolitano de Belém⁷⁹. As empresas com operações apenas nos terminais próximos ao centro da metrópole demandam novos movimentos de penetração da pobreza urbana, com cinturão institucional no limite da primeira légua patrimonial de Belém. Ocorreu um confinamento nos terminais, e a elevação dos conflitos territoriais que levou à mobilidades entre os agentes transportadores que passaram a reproduzir seus capitais, em novas empresas, com linhas e terminais na periferia distante acompanhando a dispersão metropolitana, adensando ainda mais a oferta de transporte no centro.

Os espaços da periferia próxima apresentam forte interação espacial com o centro, melhores servidos pelo transporte particularizado (aplicativos de mobilidade) causando a redução do número de passageiros cativos do transporte público. No entanto, na segunda metade da década de 2000, o grupo societário originário da empresa Belém-Lisboa (AC) atualmente Belém-Rio Transportes (BD) apresenta investimento nas operações de linhas com circulação na Av. Augusto Montenegro, algumas linhas foram negociadas com a Nova Marambaia (AT) que fortalecida, investiu e intensificou a operação de suas linhas sobrepostas às da Viação Perpétuo Socorro (AK), cujas linhas foram distribuídas entre as empresas Transurb (AE), Auto Viação Monte Cristo (AL) Viação Rio Guamá (AP) e Nova Marambaia (AT) que expressavam a urgência de expansão de seus itinerários frente ao processo de metropolização em avanço para os corredores da Av. Augusto Montenegro e rodovia BR-316.

Ainda que o grupo originário da Auto Viação Icoaraciense (AR) com forte atuação nos distritos de Icoaraci e Outeiro estabelecesse uma condição de predominância operacional, no processo de renovação de capitais as empresas originárias foram enfraquecidas, ao passo que parte do capital se destinava a empresa Vialoc (BJ) predominante no sentido norte do recorte Ananindeua Centro - BR-316, e na contiguidade Marituba na Porção Norte, e na Autoviária Paraense (AV) predominante em Marituba Porção Sul. Assim, para além da movimentação de

⁷⁹ Em consulta aos dados disponibilizados no portal de notícias da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), em 2014 ocorreu o cadastro de cooperativas de vans e mini-ônibus para operação no transporte suplementar no transporte interno do Distrito Administrativo do Mosqueiro (Damos), atualmente identificada como Transportes Shallon (SA).

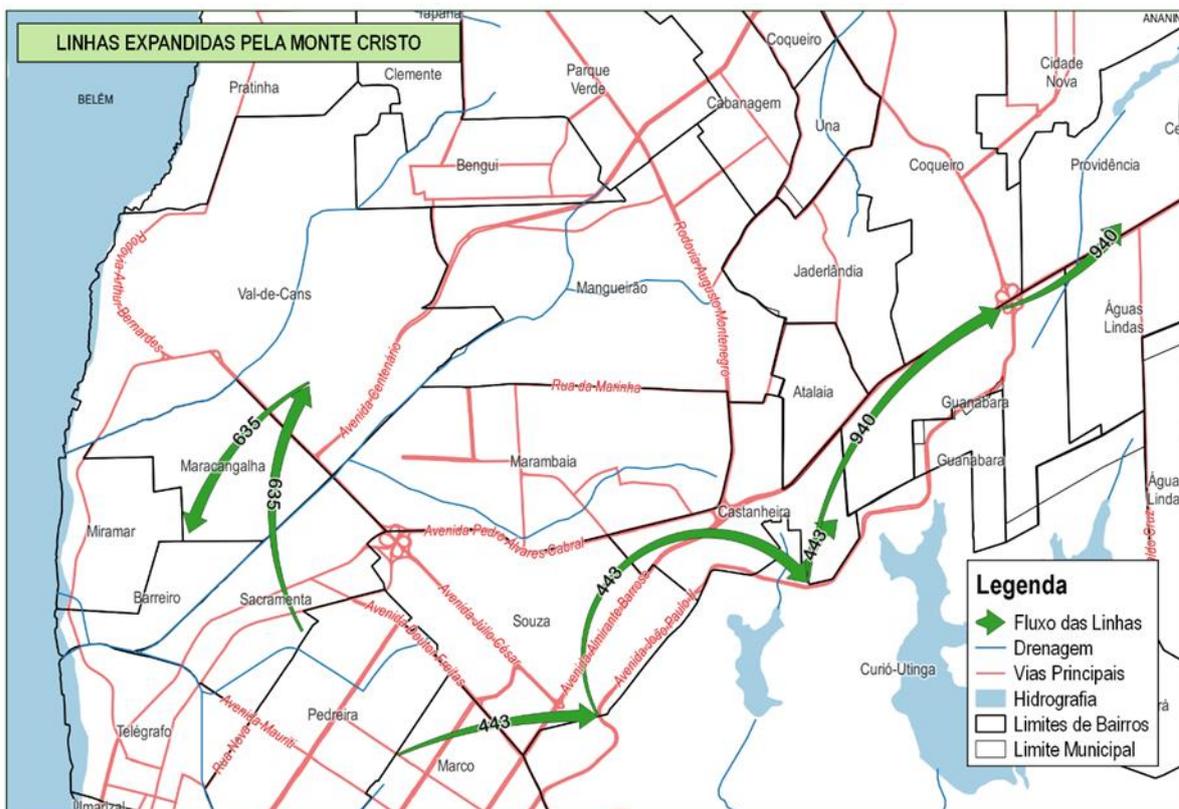
capitais entre as empresas, o posicionamento de seus agentes transportadores acompanhavam o processo de metropolização em curso a partir da dispersão metropolitana.

No momento anterior com perda de predomínio operacional na periferia próxima (Dasac), a Viação Perpétuo Socorro (AK) movimenta seus capitais para as empresas Águas Lindas Transportes (BL) e Barata Transportes (BN) predominantes na porção sul do recorte Ananindeua Centro-BR-316, também intensificando a operação destas linhas com a ampliação da demanda de passageiros. A empresa Nova Marambaia (AT) intensificou a operação no atendimento dos bairros à margem esquerda da Av. Augusto Montenegro onde a demanda dos novos condomínios, inclusive os situados na rodovia do Tapanã, e rua da Yamada, evidenciam a negação histórica da demanda reprimida a população.

Ainda se tratando da empresa AT, a mesma compartilha a operação da linha 638 - *Pratinha-Presidente Vargas* com a Transcol (CG). A empresa Nova Marambaia (AT) recebeu a permissão da SeMOB para operar a linha 643 - *Pratinha-Ufpa*, visto que seu itinerário atende ao Hospital de Clínicas Gaspar Viana, trouxe impacto no nicho operacional da empresa Via Luz (BT) a qual não tendo como expandir os itinerários das linhas 229 - *Pedreira Condor* e 230 - *Pedreira - Felipe Patroni* apresenta sinais de dificuldade operacional, sem perspectiva de expansão dos itinerários para bairros periféricos. A limitação territorial e não mobilidade operacional dos itinerários da empresa Via Luz (BT) assemelha-se ao fenômeno empresas extintas como a Transportes Aero Club (AH), TransPará (AN), Transportes Esperança (AQ), Transportes Amazonas (BV) desativadas à medida que o entorno dos terminais (pontos finais) passava por valorização imobiliária e não havia continuidade na ampliação dos itinerários intra-bairros.

A empresa Auto Viação Monte Cristo (AL) apresenta forte sincronismo na operação dos itinerários com os processos de reprodução do espaço metropolitano, com atuação pioneira nos bairros da Pedreira e Sacramento, ao longo das décadas a empresa deslocou seus terminais, ampliou os itinerários, como da linha 035 – *Sacramento Reduto (Marex x Bela Vista)*, à proporção que há melhoras na condição socioeconômica dos moradores destes conjuntos a empresa deslocou a 635 para o bairro da Maracangalha, quando passou a alocar a população de baixa renda remanejada das áreas de baixada, por conta da Macrodrenagem da Bacia do Una. Na figura 67 o movimento migratório dos terminais da empresa Auto Viação Monte Cristo (AL) ao longo das décadas.

Figura 67: Fluxo de deslocamento dos Terminais das linhas da Auto Viação Monte Cristo (AL).



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEU – UFPA; embasado em Castro (2015,p.93); Obtenção de dados junto a Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica, organizadas pelo Autor – Geocam (2020).

Comportamento similar ocorreu na linha 443 – *Pedreira–Lomas (Utinga)* nas proximidades da Estação de Tratamento de Água do Utinga, da Companhia de Saneamento do Pará (Cosanpa), e posteriormente com a abertura da avenida João Paulo II. A região passou por um processo de valorização imobiliária, a qual a Monte Cristo novamente deslocou a linha 443 para o bairro do Castanheira passando também a concorrer com a empresa Rápido Dom Manoel (AG). Neste movimento a empresa AL além de expandir a operação da linha, dividiu a operação da linha 443 – *Pedreira–Lomas - linha A* (permaneceu em 443), partia da rua Euclides da Cunha, no bairro do Castanheira; e 940 – *Pedreira–Lomas – linha B* Até o Viaduto BR-316⁸⁰, onde tinha como terminal o bairro da Guanabara de Ananindeua. Atualmente, com a construção

⁸⁰ Considerando a natureza da bandeira do ônibus, não faz sentido manter Pedreira – Lomas, pois seu terminal foi deslocado para distinto bairro. Em conversas informais com operadores rodoviários que atuaram no transporte público de passageiros nas décadas de 1980 e 1990, apontam que o terminal inicial da linha situava-se na esquina da Av. Visconde de Inhúma com Tv. Lomas Valentinas.

da quarta pétala do viaduto, a linha deslocou-se mais uma vez, ainda nas margens da rodovia BR-316, porém no bairro da Providência em Ananindeua. Os deslocamentos dos pontos terminais e a ampliação dos percursos das linhas da empresa Auto Viação Monte Cristo (AL) expressa a relação dialética da produção do espaço urbano e do transporte de passageiros a partir da ampliação e/ou garantia da desigualdade.

Ao longo do processo de crescimento e dispersão urbana de Belém, as linhas de ônibus ampliaram seus itinerários, deslocaram seus terminais e penetraram em áreas precarizadas. A desigualdade socioespacial presente no espaço metropolitano de Belém e a dispersão da população para áreas precárias produzem a condição espacial favorável para a atuação dos agentes transportadores. Simultaneamente, a sua natureza é motivada pela dispersão da população para espaços precários e definida pelas desigualdades socioespaciais. Em outro momento, o debate assinalava sinais evidentes à configuração do sistema de transporte público que a um só tempo é produzido e produz relações de desigualdade na oferta do serviço (MERCÊS, 1998).

Entrementes, a relação de desigualdade transcende a oferta do transporte ao passageiro pelo agente transportador, o Estado atua decisivamente - arbitra e manifesta preferências representadas em interesses de grupos políticos e econômicos - podendo ou não estarem vinculados aos agentes transportadores. Na escala nacional, os agentes do setor automobilístico atuam no setor produtivo alterando normas e padrões tecnológicos embarcados em novas unidades veiculares na garantia de sua reprodução nas demais escalas. As entidades bancárias participam do processo através da concessão de crédito em financiamento ou empréstimo. Os veículos de comunicação e sindicatos participam na divulgação de informação e denúncias acerca das questões gerais do sistema de transporte, esses agentes mantêm relações intrínsecas no sistema de transporte público de Belém (ver figura 58).

Ao longo das décadas a reprodução dos agentes transportadores garantiu a ampliação de itinerários que acompanharam o fenômeno do crescimento e dispersão urbana de Belém, cujos agentes também encontram-se envolvidos no processo de valorização do espaço urbano a partir da localização da infraestrutura das garagens, no geral as garagens demandam de grandes áreas, o necessário para abrigar mais de uma dúzia de ônibus, assim, para além das linhas de ônibus operadas, e dos veículos em operação, as garagens compõem o patrimônio das empresas.

A localização das garagens apresenta-se como fixo interessante a ser considerado na análise dos fluxos operacionais dos terminais das linhas de ônibus; via de regra, as empresas estabelecem suas garagens às proximidades destes, evitando maiores perdas no deslocamento dos veículos entre garagem e ponto terminal. Ao consultar o quadro societário das empresas, a partir do quadro societário identificado nos CNPJ's, e dos movimentos territoriais das empresas registradas no sistema de transporte principal do espaço metropolitano de Belém, foi possível compreender o posicionamento de territorialidades de grupos familiares. O quadro 11, apresenta elementos importantes das empresas atuantes no sistema de transporte público de passageiros em 2019.

Quadro 11: Arranjo societário das empresas de ônibus ativas no sistema de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém, em 2019.

ORDEM	NOME EMPRESARIAL	ABERTURA	CNPJ	QSA, 2019
AA	Transportadora Arsenal LTDA	1971	04.943.858/0001-40	3 Sócios
AE	Transurb LTDA	1979	04.550.505/0001-80	6 Sócios
AF	Viação Forte Transporte Rodoviário LTDA	1968	04.942.017/0001-19	4 Sócios
AI	Viação Guajará LTDA	1970	04.973.681/0001-25	7 Sócios
AL	Auto Viação Monte Cristo LTDA	1969	04.967.121/0001-68	3 Sócios
AM	Transportes São Luiz LTDA	1969	04.951.448/0001-41	3 Sócios
AP	Viação Rio Guama LTDA	1969	04.950.283/0001-93	4 Sócios
AT	Empresa de Transportes Nova Marambaia LTDA	1968	04.943.239/0001-56	3 Sócios
AV	Autoviária Paraense LTDA	2004	06.327.994/0001-31	2 Sócios
BD	Belém Rio Transportes LTDA	1999	03.067.571/0001-31	11 Sócios, e 2 Empresas
BG	Transportes São José LTDA	2003	05.611.844/0001-92	3 Sócios
BJ	Vialoc Transporte de Passageiros LTDA	2004	06.297.912/0001-53	1 Sócio
BL	Transportes Águas Lindas LTDA	1988	22.939.425/0001-01	2 Sócios
BL	Barata Transportes LTDA	1999	03.531.376/0001-10	2 Sócios
BT	Via Luz Transportes LTDA	2007	09176804/0001-10	3 Sócios
BU	Transportes Canadá LTDA	1985	07.893.282/0001-42	2 Sócios
CB	Rosário de Fátima Transportes EIRELI EPP (Fénix Transportes)	2007	08.950.557/0001-03	1 Sócio
CC	Transuni Transportes LTDA (Portal Transportes)	2008	09.558.168/0001-91	1 Sócio, e 1 Cooperativa
CG	Transcol Transporte e Turismo LTDA	2009	10.728.404/0001-50	1 Sócio
CL	Y K R Transporte Rodoviário de Passageiros LTDA EPP (Transcap)	2008	09.386.066/0001-36	1 Sócio

Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

As interações espaciais identificadas na rede urbana do espaço metropolitano de Belém são impulsionadas pela precariedade do serviço de transporte público por ônibus urbano, e em muito estão relacionadas aos arranjos societários. A desigualdade socioespacial é um elemento considerado importante para a reprodução dos agentes transportadores à medida que o transporte articula, e é articulado através do fenômeno da sua dispersão em novos espaços de precariedade. Essa condição do espaço metropolitano é fundamental para o posicionamento dos grupos familiares com atuação no mercado de transporte urbano (figura 66).

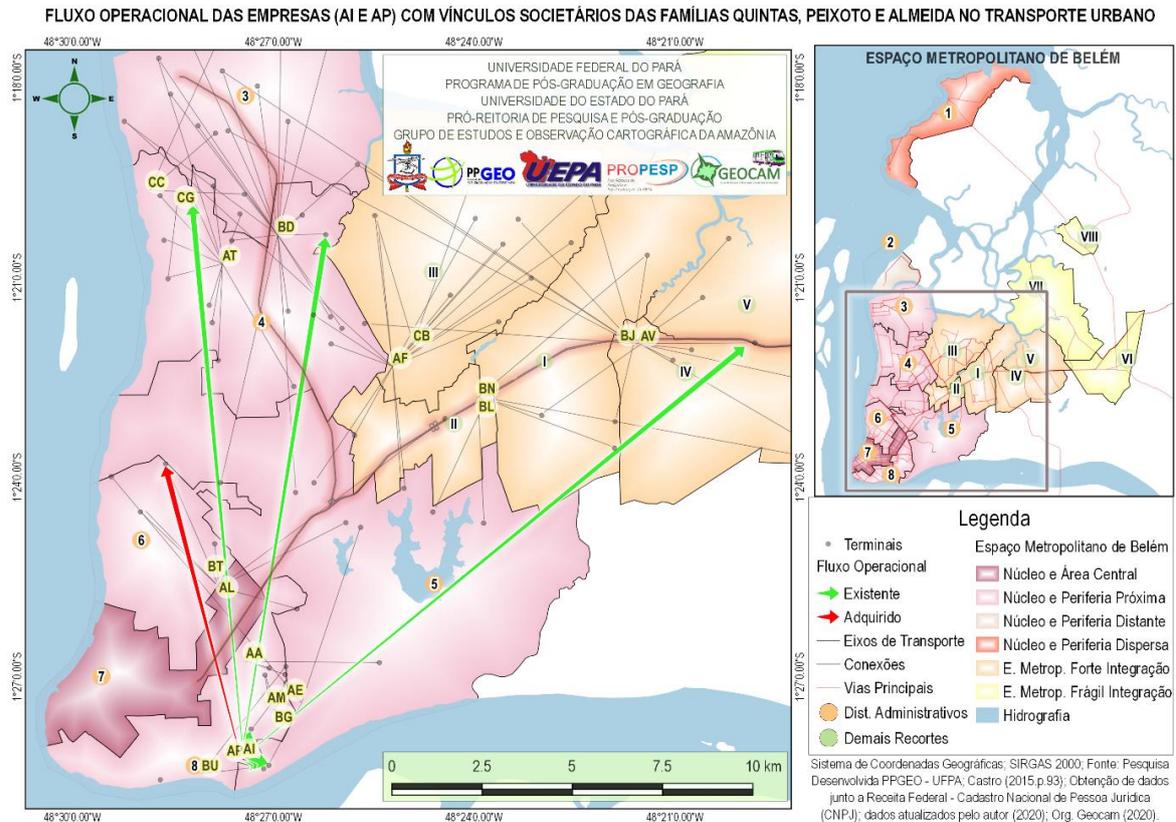
Doravante, a leitura geográfica proposta neste debate ganhará maior envergadura cartográfica ao revelar os fluxos operacionais destes grupos, para isso, a fixação da garagem que na década passada apresentava a relação de proximidade dos terminais dos itinerários, passou a apresentar elementos interessantes e importantes no processo de mobilidade operacional, a partir da aquisição de itinerários de empresas desativadas do sistema de transporte ao longo de uma década. As representações cartográficas compõem o esforço de demonstrar a essencialidade do conteúdo existente nas territorialidades dos grupos familiares, a partir das empresas.

É fundamental advertir para a atenta leitura da figura 35 (Recorte Espacial da Pesquisa - Metrôpole e Entorno Metropolitano) e da figura 66 (Arranjo societário dos agentes transportadores no sistema de transporte de passageiros do espaço metropolitano de Belém, em grupo familiar, segundo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) que encontram-se imbricadas e atreladas ao terceiro e quarto objetivo específico desta tese, o esforço no mapeamento resulta de sucessivos processos de implementação gráfica, subsidiado por técnicas e tecnologias estabelecidas para esta etapa do projeto cartográfico desta pesquisa.

O primeiro grupo familiar de transportadores analisado compreende as empresas Viação Guajará (AI) e Viação Rio Guamá (AP), a primeira empresa aberta em 1970, atualmente com sete membros no Quadro de Sócios e Administradores (QSA); a segunda empresa foi fundada em 1969, com 4 membros no QSA. Essencialmente as empresas são presididas pelas famílias Quintas, Peixoto, e Almeida, suas garagens são terrenos contíguos, os terminais de passageiros da Universidade Federal do Pará (ver quadro 3), juntas as famílias distribuem suas operações no bairro do Guamá, onde a Viação Guajará concentra seus itinerários na Av. Bernardo Sayão e Perimetral, enquanto que a Viação Rio Guamá de igual modo concentra sua operação na Av. Barão de Igarapé-Miri e Perimetral. Atualmente, as empresas atuam em 21 operações de linhas de ônibus, destas 16 fixaram seus terminais no bairro do Guamá (15 nos

terminais de passageiros da UFPA, e 1 na feira do Tucunduba), tem-se então 3 operações de terminais resultantes de outros espaços metropolitanos, como as linhas 860 - *Tapanã-UFPA*, 768 - *Satélite-UFPA*, e 914 - *Marituba-UFPA*, todas compartilhadas com outras empresas,⁸¹ que se expressam nas maiores setas, na cor em verde representando operações preexistentes à seletividade operacional promovida na segunda metade da década de 2010, (mapa 23).

Mapa 23: Fluxo Operacional das Empresas (AI e AP), com vínculos societários das famílias Quintas, Peixoto, e Almeida no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocom (2020).

Ao considerar o processo de impedimento permissionário às empresas cassadas pelo poder público municipal, o grupo familiar ampliou sua operação da Viação Rio Guamá (AP) na linha 305 - *UFPA-Icoaraci*, cota de 4 veículos no consórcio onde anteriormente operava a Expresso Marajoara (CN), essa vinculada à família Viana. Assim, a linha 305 passou a ser gerenciada pelas empresas Viação Guajará (AI), Transurb (AE), e Viação Rio Guamá (AP) ambas com 4 veículos na frota. A Viação Rio Guamá (AP) também foi beneficiada com o

⁸¹ Em levantamento de dados, processamento, e geoprocessamento de informações espaciais em softwares em Sistemas de Informação Geográfica (SIG's), identificou-se que apesar de expressar grandes distâncias percorridas, e por serem linhas intermediárias, as concessionárias organizam as operações lançando seus veículos dos terminais intermediários. Ou seja, do terminal mais próximo da garagem onde há um fiscal destas empresas que disciplina os horários de partidas dos veículos de maneira alternada, evitando maiores conflitos entre os operadores.

impedimento operacional da empresa Viação Perpétuo Socorro (AK) vinculada à família Cunha Barata, neste processo a empresa AP assumiu a operação das linhas *631 - Marex-Ver-o-Peso*, e *636 - Marex-Presidente Vargas*.

Ao assumir a operação das linhas *631 e 636*, a empresa demanda grande energia no deslocamento dos veículos a partir da disposição da garagem, em uma evidente crise por novos espaços de pobreza para a reprodução dos transportes urbanos confinados e sufocados na periferia próxima do Distrito Administrativo Dagua, a opção foi projetar novas operações no Distrito Administrativo Dasac a partir da nulidade operacional da Viação Perpétuo Socorro (AK) e o intenso processo de sobreposição de linhas que tende a se concentrar nas proximidades do centro e de corredores principais.

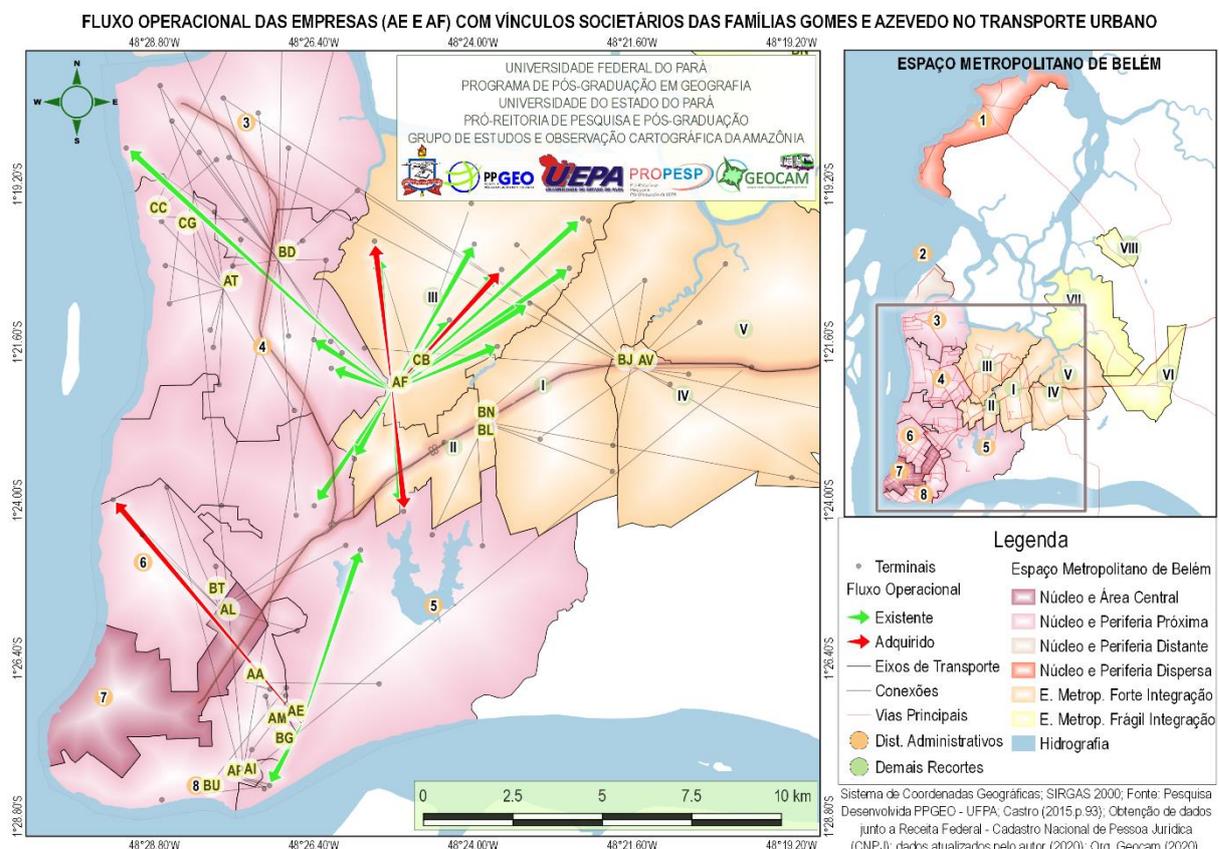
De igual modo, a empresa Transurb (AE) projetou sua operação para o Distrito Administrativo Dasac, ao assumir a linha *632 - Marex-Felipe Patroni*, equitativamente a empresa demonstra grande empenho de energia de deslocamento dos veículos desta frota em relação à disposição de sua garagem. A empresa Transurb (AE) fundada em 1979 possui garagem na Av. Perimetral no bairro da Terra Firme, a Viação Forte (AF) foi aberta em 1968, com garagem situada Rod. Mário Covas, no bairro Coqueiro em Ananindeua, ambas empresas são administradas pelas famílias Gomes e Azevedo, de acordo com a composição do QSA. Para além da *632*, atualmente a Transurb possui operação de 3 linhas no terminal de passageiros da UFPA, duas dessas linhas são operadas em compartilhamento com outras empresas (ver quadro 3). Cabe destacar, na década passada, e a partir da abertura da primeira fase da Av. João Paulo II, a empresa remanejou o terminal da linha *319 - Terra Firme-Ver-o-Peso* (UFPA) para o bairro do Castanheira (Daent)⁸² às margens da avenida, a linha *319* passou a operar na bandeira *446 - João Paulo II - Ver-o-Peso*, compondo o total de 5 itinerários operados pela empresa AE, esta operação por ser preexistente à década atual, encontra-se na escrita gráfica em seta verde, (mapa 24).

Na Viação Forte (AF) a atuação do grupo concentra seu domínio em Ananindeua, predominantemente no recorte Cidade Nova, onde a empresa atua com elevado número de

⁸² A partir de anotações, resgates de relatos de rodoviários e pesquisadores dos transportes, é possível afirmar que esse movimento operacional da Auto Viação Monte Cristo (AL), ocorreu na segunda metade da década de 2000, resultando no deslocamento da linha *443 - Pedreira-Lomas (Utinga)* das proximidades do atual Parque Estadual para a rua Euclides da Cunha, no bairro do Castanheira, quando a linha passou a operar na bandeira *443 - Pedreira - Lomas (Linha - A - Euclides da Cunha)* pela Auto Viação Monte Cristo (AL), conforme apresentado na figura 66. Deixando em evidência o processo de expansão dos itinerários para além do espaço confinado na periferia próxima.

linhas de ônibus urbanas vinculadas à Semob. Ao contextualizar o processo de levantamento das rotas urbanas de Belém e Ananindeua existentes em 1975, foram identificadas as primeiras linhas da Viação Forte projetando a operação a partir de linha *Sousa-Una* (sem numeração) com terminal situado no encontro da Rod. Transcoqueiro com Av. Mário Covas; em 1983, a empresa expandiu a operação nas linhas: *Sousa-Cidade Nova-Paradora*, *Cidade Nova - (40 Horas I)*, *Cidade Nova (40 Horas II)*, *Cidade Nova II*. Considerando o pioneirismo operacional da empresa na Cidade Nova, que ao longo das décadas ampliou e adensou a circulação na região central do recorte Cidade Nova, nos anos mais recentes a Viação Forte tem deslocado os terminais para novas áreas de ocupação, devido a implantação de conjuntos e residenciais, principalmente na porção nordeste do recorte, e da garagem, (mapa 24).

Mapa 24: Fluxo Operacional das Empresas (AE e AF), com vínculos societários das famílias Gomes e Azevedo no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasada em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

Na última década, a Viação Forte (AF) apresentou novos arranjos operacionais ocorridos no sistema de transporte público de passageiros de Belém. O grupo familiar ampliou suas operações a partir da aquisição da linha 494 - *Guanabara-Centro* (via *Presidente Vargas*),

anteriormente operada pela extinta Transporte Pinheiro (BF) cassada por irregularidades operacional segundo relatou a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (ver figura 61). Sobre a incorporação da linha 494 pela Viação Forte, identificada na seta na cor vermelha, sentido Sul, e considerando a disposição da garagem AF (mapa 23) há elementos que evidenciam uma disputa territorial em curso, pois ao sobrepor e correlacionar as representações cartográficas da figura 67 com o mapa 24, nota-se que há estratégias de embates do grupo familiar no sentido de evitar a entrada da linha 940 - *Pedreira-Lomas - Linha B* até o Viaduto, linha essa operada pela Auto Viação Monte Cristo.

Ao considerar a ampliação operacional simbolizada na seta a nordeste da garagem da Viação Forte (mapa 24) encontra-se a implantação da 932 - *Cidade Nova-Unama (Alcindo Cacela)* que marca a entrada da empresa na Av. Pedro Miranda (Dasac), onde predominava a operação da Auto Viação Monte Cristo (AL). Inicialmente a linha 932 foi constituída de 5 veículos, contudo dada a rentabilidade ampliada, motivada pelo importante circuito econômico de comércio e serviços ao longo da Av. Pedro Miranda, recentemente a frota foi ampliada para 12 veículos. O processo mais recente de aquisição operacional ocorreu por meio da ampliação do itinerário da linha *Cabanagem-Presidente Vargas (Via Una)*. A Viação Forte (AF) nunca assumiu a ordem 795,⁸³ desde a origem da mesma, operou na linha com ordem de linha independente com três dígitos, resultante da linha integradora existente até metade da década de 2000. Assim, Viação Forte deslocou o terminal e a linha 984 - *Cabanagem-Presidente Vargas (via Una)*, ampliou a frota com 10 ônibus para o limite entre os bairros Jiboia Branca e 40 Horas, situados no recorte Cidade Nova em Ananindeua.

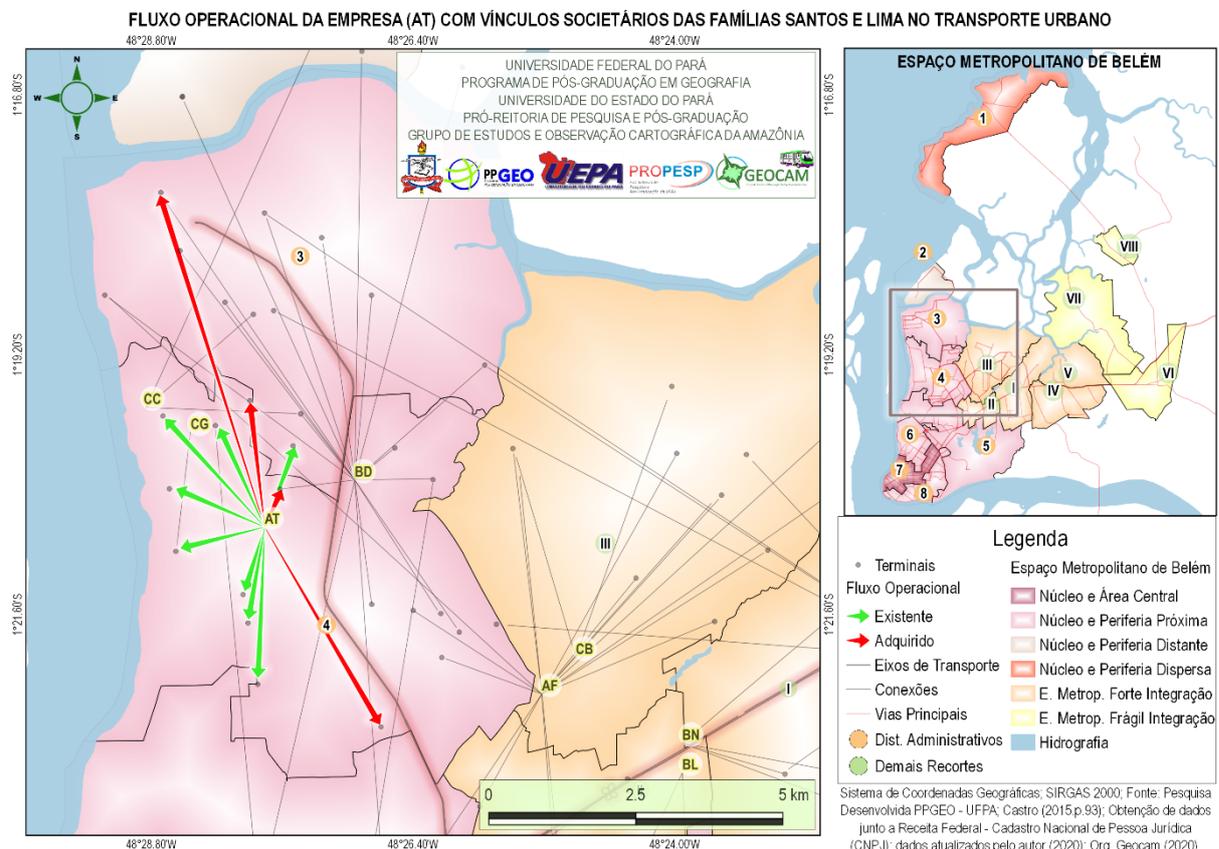
O domínio do grupo familiar Gomes e Azevedo apresenta características interessantes na articulação dos recortes no espaço metropolitano de Belém, a partir das novas vias e oportunidades espaciais caracteriza a operação da empresa Transurb (AE), e a partir do processo de consolidação e ampliação de demandas por transportes expressa o comportamento operacional das 27 linhas de ônibus urbanas sob o domínio da Viação Forte (AF).

A empresa de transportes Nova Marambaia (AT) foi pioneira na implementação do serviço no Distrito Administrativo Benguí (Daben) quando na transição do espaço rural para o urbano ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990 (ver figura 28). Atualmente seu QSA é

⁸³ Em pesquisa de campo, identificou-se que no bairro da Cabanagem, a linha 795 apresenta uma divisão operacional entre a Estrada do Benjamim e Av. Augusto Montenegro. Dessa forma, os veículos se distribuem em: 795 - *Cabanagem - Presidente Vargas (via Damasco)* e 795 - *Cabanagem - Presidente Vargas (via Panorama XXI)* ambos os percursos são realizados pela Belém-Rio Transportes (BD).

constituído por membros das famílias Santos e Lima, no processo de seletividade operacional promovido pelo Estado na segunda metade da década 2010, a empresa AT manteve o predomínio na margem esquerda da Av. Augusto Montenegro, concentrando o fluxo operacional de seus terminais; contudo as novas aquisições da empresa são resultado da disputa territorial desencadeada entre ela e a extinta Viação Perpétuo Socorro (AK) que mantinha, mesmo que precariamente, a linha 200 - *Estação Marex-Benguí* (ver figura 28-B), esta linha chegou a ser incorporada na linha 640 - *Marex-Centro (via Benguí)*, a partir dessa incorporação operacional, e com o fim das atividades da empresa AK, a linha 640 foi repassada para a empresa Nova Marambaia (AT) alterando a ordem para 642, está identificada na cor vermelha a sudeste da garagem, (mapa 25).

Mapa 25: Fluxo Operacional da Empresa (AT), com vínculos societários das famílias Santos e Lima no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

As questões territoriais envolvendo a empresa Nova Marambaia (AT) e a Viação Perpétuo Socorro (AK) compôs a linha tênue do sistema de transporte. Para além das disputas que abrangiam a operação na 200, havia ainda conflitos envolvendo a operação das linhas 638 - *Pratinha-Presidente Vargas*, a qual a Viação Perpétuo Socorro negociou com a Viação

Icoaraciense (AR). Havia o compartilhamento da operação da linha 549 - *Djalma Dutra*, a empresa AK passou a assumir integralmente a 549, e a empresa AR a operar na 638 a partir da cota dos veículos anteriormente operados pela Viação Perpétuo Socorro (AK). Entretanto, com o elevado particionamento da Viação Icoaraciense (AR) e o enfraquecimento das empresas originárias desta partilha, a empresa Nova Marambaia (AT) compôs o compartilhamento operacional com empresa a Transcol (CG), onde a empresa AT por apresentar melhores condições de compra de veículos novos, passou a deslocar os melhores e mais ágeis veículos para a linha 638, desencadeando um severo processo de disputa operacional. Ainda assim, ambas empresas AT e CG disputam a operação no bairro da Pratinha (Daben).

Os residenciais populares passaram a compor a paisagem dos bairros da Pratinha e do Tapanã. Neste processo a demanda estimulada a partir do Residencial Viver Primavera, nas proximidades da área de ocupação antiga do bairro do Tapanã, a empresa Nova Marambaia (AT) recebeu permissão para iniciar a operação da linha 643 - *Pratinha-Ufpa*, diferente do que ocorria no passado, momento em que as operações para os terminais de passageiros da UFPA configuravam operações compartilhadas entre duas ou mais empresas. Na permissão da operação da 643 a empresa AT recebeu a permissão de operação única; ocorre que o itinerário da linha 643 - *Pratinha-Ufpa* possui traçado de forte sobreposição de rotas. Oferece aos passageiros conexões importantes e interessantes do ponto de vista espacial, porém reprimidas ao longo das décadas. As sobreposições identificadas a partir da implantação da linha 643 impactou na operação das empresas Auto Viação Monte Cristo (AL) com terminais no bairro Maracangalha (Dasac), e principalmente nas duas linhas operadas pela Via Luz (BT), a 229 - *Pedreira-Condor* e 230 - *Pedreira Felipe Patroni*, no encontro dos bairros Marco e Pedreira (Dasac e Dabel) limite da primeira légua patrimonial de Belém.

A linha 230 foi a impactada visto que a sobreposição do itinerário no terminal, situado nas imediações do Hospital de Clínicas Gaspar Viana, promoveu a perda de preferência de passageiros destinados ao corredor principal de trânsito e de transporte - a Av. Almirante Barroso. Antes a linha 230 garantia essa preferência, no entanto com a inauguração da linha 643 - *Pratinha-UFPA*, com o desvio realizado é possível constatar o impacto positivo aos passageiros em suas demandas por mobilidade, porém com atritos entre os agentes transportadores, fato que confirma a importância do transporte no espaço urbano.

Ainda se tratando da atuação da empresa Nova Marambaia (AT), pertencente ao QSA das famílias Santos e Lima, a empresa passou a atuar no Distrito Administrativo de Icoaraci

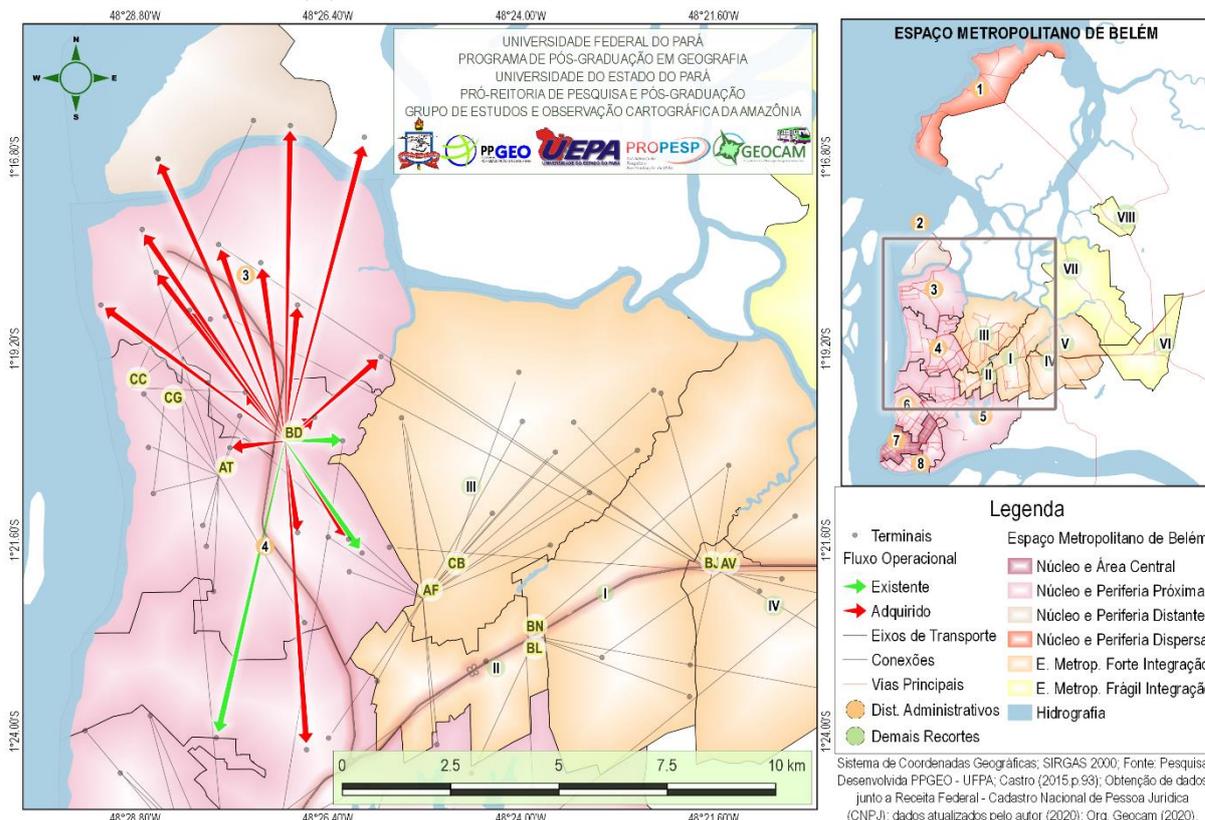
(Daico) no compartilhamento da linha 889 - *Icoaraci-Centro* [ônibus convencional], a partir da cota de veículos das operadas pelas empresas originárias do capital da extinta Viação Icoaraciense (AR). No processo de cassação das permissões, a linha 889 passou a ser operada entre as empresas Nova Marambaia (AT) e Belém-Rio Transportes (BD).

Ensejando o debate das disputas operacionais da empresa Belém-Rio Transportes (BD), tal encontra-se vinculada a um forte grupo de empresários, identificados na figura 66 a partir do predomínio das famílias Ferreira Barata e Rodrigues Alves, em consulta ao QSA, foi identificado que o grupo é composto por 11 empresários identificados nominalmente, e 2 empresas identificadas na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Assim, a empresa *JBF1 Serviços Eireli* possui matriz no bairro de Ramos, na cidade do Rio de Janeiro (RJ) e tem como atuação econômica: Atividades de Intermediação e Agenciamento de Serviços e Negócios em Geral, Exceto Imobiliários (CNAE - 74.90-1-04); pode atuar em: Atividades de consultoria em gestão empresarial, exceto consultoria técnica específica (CNAE - 70.20-4-00); a empresa seguinte, *Jacob & Daniel Participações S/A* possui matriz no mesmo endereço da anterior, porém atua em: Holdings de instituições não-financeiras (CNAE - 64.62-0-00) ambas as empresas atuam no controle acionário da empresa Belém-Rio Transportes (BD).

Contextualizando a empresa BD, esta passou a operar em Belém a partir dos capitais originários da empresa Belém-Lisboa (AC) inicialmente nas linhas 546 - *Sacramenta-Nazaré*, e 547 - *Médici-Presidente Vargas*, ambas com terminais no bairro da Marambaia (Daent). A partir de 2005 a Belém-Rio Transportes (BD) também passou a operar nas linhas dos conjuntos habitacionais populares “entregues” pelo Estado na década de 1980, e que passaram a ser adensados a partir da segunda metade dos anos 2000, tais como o Conjunto Satélite e Maguari (Daben), além da linha 795 - *Cabanagem-Presidente Vargas (via Panorama XXI)*, como se observa no fluxo em cor verde (mapa 26).

Mapa 26: Fluxo Operacional da Empresa (BD), com vínculos societários das famílias Ferreira Barata e Rodrigues Alves no Transporte Urbano.

FLUXO OPERACIONAL DA EMPRESA (BD) COM VÍNCULOS SOCIETÁRIOS DAS FAMÍLIAS FERREIRA BARATA E RODRIGUES ALVES NO TRANSPORTE URBANO



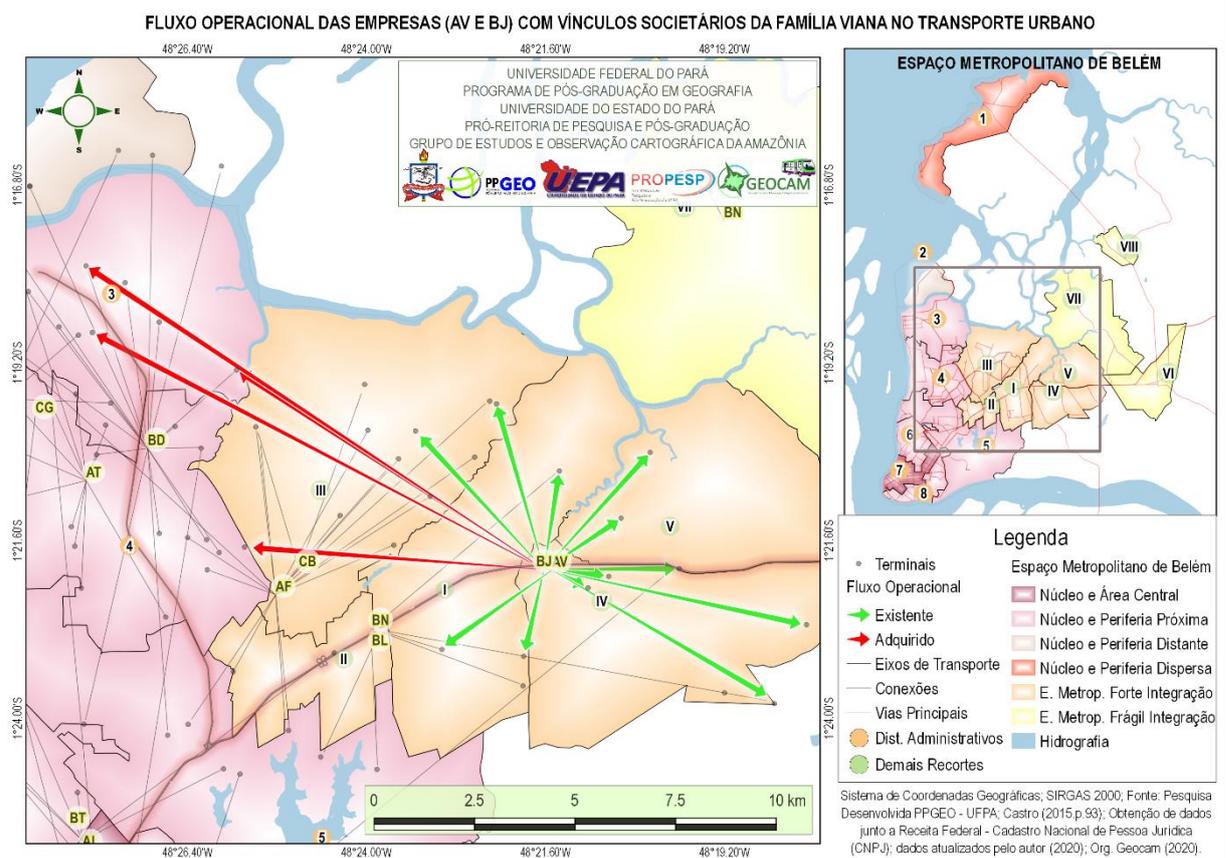
Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015,p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

Na segunda metade da década de 2010, o grupo familiar constituído majoritariamente pelas famílias Ferreira Barata e Rodrigues Alves ampliou a operação da empresa Belém-Rio Transportes (BD) ao assumir as linhas anteriormente operadas pelas empresas que tiveram seus capitais originários da Viação Icoaraciense (AR), conforme já apresentado nesta pesquisa. Assim, aconselha-se a releitura das figuras: 66, 65, 64, 63, e 61 (nesta sequência), e dos quadros: 7, 8, 9 (aleatoriamente), fica evidente a indistinta preferência oferecida à empresa Belém-Rio Transportes, foi ampliado o número de fluxo operacional que resultou em forte predomínio operacional nos bairros dos distritos administrativo de Icoaraci e Outeiro, e nos bairros da margem direita da Av. Augusto Montenegro situados no Distrito Administrativo Benguí (Daben).

No processo de desativação das empresas originárias dos capitais da Viação Icoaraciense (AR) teve logrado êxito a partir das apreensões realizadas na “Operação Corujão” (ver figuras 61 e 63). A mobilidade dos capitais da família Viana (ver figura 66) migrou para as operações das empresas Autoviária Paraense (AV) e Vialoc (BJ) situadas no mesmo

quarteirão no bairro São João em Marituba⁸⁴. Ambas ampliaram suas operações a partir da aquisição da extinta TransMab (AU), em outro momento Castro (2015) detalha o comportamento operacional das empresas AV e BJ na cidade de Marituba. No processo de seletividade operacional, os novos arranjos identificados na segunda metade da década de 2010, o grupo familiar expressa consolidação operacional em considerável no recorte Marituba Porção Sul e Marituba Porção Norte, adentra ainda na operação do recorte Ananindeua Centro-BR-316, (mapa 27)

Mapa 27: Fluxo Operacional das Empresas (AV e BJ), com vínculos societários da família Viana no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

No entanto, no processo de seletividade operacional promovida pelo Estado (figura 56), a empresa Vialoc (BJ) assumiu a operação das linhas: 757 - *Jardim Europa-Presidente Vargas*, 777 - *Tenoné-Presidente Vargas*, 783 - *Tenoné-Pátio Belém*, 871 - *Icoaraci - Ver-o-Peso*, 886 - *Paracuri-Ver-o-Peso*; 890 - *Eduardo Angelim-Ver-o-Peso*, desse conjunto de linhas que foram recuperadas ao grupo familiar Viana, as linhas 871 e 886 passaram a ser operadas em regime de compartilhamento com a empresa Belém-Rio Transportes (BD). Dessa forma, o

⁸⁴ De acordo com os dados obtidos no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) as empresas (AV e BJ) foram abertas no mês de junho de 2004, com um espaçamento de 11 dias entre as datas de abertura.

resultado do sucessivo processo de enfraquecimento e desativação das empresas originárias do grupo a partir do desmembramento da Viação Icoaraciense (AR), e que agora retorna ao grupo através da empresa ViaLoc (BJ).

O grupo familiar Cunha Barata foi pioneiro na atuação do transporte público de passageiros de Belém e espaço metropolitano, fixou operação nas linhas do Distrito Administrativo Sacramenta (Dasac), em Ananindeua recorte Centro-BR-316 (figuras 37 A e B, e 42-A), através das linhas da Viação Perpétuo Socorro (AK). A partir da emancipação de Marituba ocorrida na década de 1990, a empresa dividiu a operação dos municípios de Ananindeua e Marituba. À vista disso, nos anos 2000, o grupo familiar organizou sua atuação em:

AK - Viação Perpétuo Socorro (Belém, Dasac);

AU - Águas Lindas Transportes (Ananindeua, Centro BR-316) atualmente na ordem BL;

AU - Transportes Marituba - Transmab (Marituba, Porção Sul, e Marituba Porção Norte).

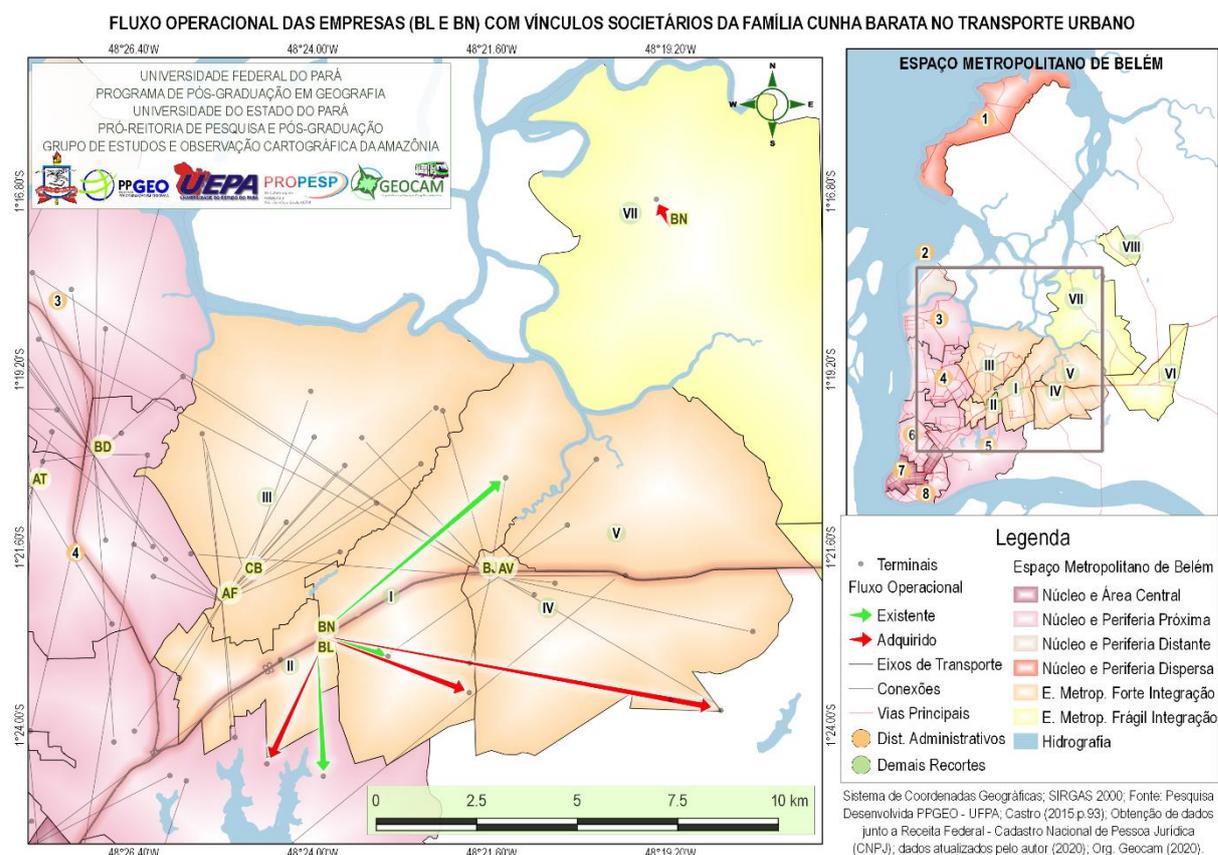
Ao longo da segunda metade da década de 2000, o quadro societário apresenta movimentos operacionais em novas empresas como a Via Metropolitana (BM), a Águas Lindas Transportes passa a ser identificada na ordem BL, e inicia a operação da Barata Transportes (BN).

Ao longo das décadas, os agentes transportadores do grupo familiar Cunha Barata vem apresentando redução na participação do sistema de transporte público de passageiros do espaço metropolitano de Belém. As linhas de Marituba passaram ser operadas pelas empresas Autoviária Paraense (AV) e Vialoc (BJ), as linhas 917 - *Distrito Industrial - Ver-o-Peso*, e 988 - *Ananindeua - Presidente Vargas (Anita Gerosa)* foram negociadas com a Vialoc (BJ), e a linha 992 - *Júlia Seffer-Presidente Vargas* foi negociada com a Autoviária Paraense (AV) as três linhas no Ananindeua Centro BR-316.

A partir da segunda metade da década de 2010, as linhas do QSA do grupo Cunha Barata foram mantidas na porção norte do Distrito Administrativo Entroncamento (Daent) e do recorte espacial Ananindeua Centro BR-316, em ambas as situações, antes de ser cassada, a Viação Perpétuo Socorro (AK) transferiu a operação para a empresa do grupo, deste modo a linha 915 - *Unama BR- Presidente Vargas*, ao ser transferida para a Águas Lindas Transportes (BL) passou para a bandeira 922 - *Águas Lindas-Presidente Vargas*, de igual modo a linha 996 - *Estação BR - Icoaraci (via Conjunto Júlia Seffer e Águas Brancas)* aos ser transferida para a

empresa BL foi remanejada para o bairro das Águas Lindas, passando à bandeira 996 - *Águas Lindas-Icoaraci*. Ainda se tratando da transferência de linhas entre empresas do grupo Cunha Barata, a empresa AK passou a operação da linha 980 - *Ananindeua-Presidente Vargas (Águas Brancas)* para a empresa Barata Transportes (BN), estas transferências encontram-se assinaladas na cor vermelha na orientação sul e leste respectivamente, (mapa 28).

Mapa 28: Fluxo Operacional das Empresas (BL e BN), com vínculos societários das famílias Cunha Barata no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

No processo de partilhas das linhas de ônibus urbanas do Distrito Administrativo Icoaraci (Daico) e com ajustes e protesto destas, a Barata Transportes (BN) reivindicou a operação da linha 884 - *Icoaraci Marituba*. Na prática, a mesma passou a ter seu terminal no recorte Marituba Porção Sul, em uma área de ocupação consolidada e de reprodução do capital imobiliário a partir de loteamentos. Este perfil operacional é identificado nas empresas vinculadas ao grupo familiar Cunha Barata, pois mesmo diante de perdas de linhas e encerramento de atividades, as novas aquisições de itinerários apresentam peculiaridades no posicionamento dos terminais. Em linhas gerais, são localizados em áreas rurais em transição para o uso urbano.

A composição societária da empresa Barata Transportes (BN) apresenta o pioneirismo de agentes transportadores com lastro operacional no Espaço Metropolitano de Belém. A empresa BN possui uma segunda garagem no Distrito de Benfica (no recorte espacial Benevides - Benfica), em Murinim, caracterizado por uma área de ocupação antiga. No entanto, dispersão da pobreza urbana de Belém, assinala os traçados do distrito, antes bucólico, no processo de assentamento demográfico recente, e para além do terminal de ônibus do distrito foi entregue o conjunto habitacional Cohab, conhecido localmente como Paraíso do Murinim II, na região do Taquara (figura 68).

Figura 68: Estrada de Acesso à comunidade Taquara, Conjunto Cohab, Complexo Madeireiro em Murinim, Benfica - Benevides.



Fonte: Levantamento de Campo - Autor (2020).

Nas últimas três décadas, atividades vinculadas à indústria extrativa de minerais não metálicos com Extração de areia, cascalho ou pedregulho e beneficiamento associado (CNAE 0810-0/06) se estendem a partir da Vila de Benfica, causando a ampliação da Vila de Murinim, seguindo o fluxo da Vila do Taquara. Essas indústrias são fortemente vinculadas às atividades classificadas como Extração de madeira em florestas nativas (CNAE - 0220-9/01) e seus desdobramentos nas atividades das Serrarias com desdobramento de madeira (CNAE - 1610-2/01) e Serrarias sem desdobramento de madeira (CNAE - 1610-2/02) que ao longo das décadas contribuíram para o amansamento da terra no distrito fixando-se às margens do rio Maguari.

No processo de conversão do solo “rural” apropriado e explorado em seus recursos vegetais, o Estado implantou o conjunto habitacional através da Companhia de Habitação do Pará (CHAB-PA) no interior da Vila de Taquara (figura 68 - A).

A partir do terminal de ônibus urbano, percorre-se 1 quilômetro até a entrada do conjunto Cohab, denominado localmente Paraíso do Murim II (figura 68 - B, C); seguindo a estrada de acesso é percorrido mais 1 quilômetro até o complexo madeireiro (figura 68 - D, E, F). No entanto, a linha de ônibus não opera neste espaço que é identificado como um dos espaços, no recorte espacial, de maior explosão demográfica recente. Assim, a empresa Barata Transporte (BN) iniciou a operação da linha *002 - Benfica-Muririm-Castanheira (integração)*, entretanto o transbordo para veículos da empresa, nas demais linhas urbanas que complementam os destinos para o espaço central de Belém a partir das linhas *884, 980, 990 e 991*, é realizado às margens da rodovia BR-316 em acostamento sem cobertura e/ou instalações adequadas, evidenciando a precariedade operacional, oferecida sobre moldes de melhoramento sobre a perspectiva de integração.

Desta forma, a linha *002 - Benfica-Muririm-Castanheira (integração)*, operada pela empresa Barata Transportes (BN) expressa a fragilidade de integração do recorte Benevides - Benfica, enquanto elemento importante para compreensão da dispersão da pobreza urbana no espaço metropolitano de Belém.

A razão de assumir os recortes espaciais do espaço metropolitano de Belém, acrescido do município de Santa Bárbara do Pará, e o particionamento analítico do município de Benevides em Benevides - Cidade e Benevides - Benfica, possibilitou identificar processos de ampliação da malha viária urbana, conversão do uso do solo com características rurais em urbano, a partir de assentamentos de famílias de baixa renda, em processo de adensamento populacional através de estímulo do Estado, por meio dos programas habitacionais.

É fato que os municípios de Benevides, Santa Bárbara do Pará, e o Distrito Administrativo Mosqueiro (Belém), compõem o Espaço Metropolitano de Belém como áreas periféricas distantes que compõem os recortes com frágil integração socioespacial (figura 35). As demandas estimuladas nos assentamentos urbanos recentes dispersos a partir de Belém, atravessaram duas décadas protestando a qualidade e o mínimo de regularidade operacional das empresas do transporte urbano no processo de interação com a metrópole (ver figuras 48 e 49). Assim, os agentes transportadores atuantes nesses espaços, ainda não valorizado pelo mercado

dos transportes, garantem o serviço de transporte a níveis precários de atendimento diante da demanda por viagens.

O recorte espacial Benevides - Cidade apresenta uma característica peculiar para os agentes transportadores do sistema de transporte urbano de Belém. A disposição da malha viária urbana é a primeira a partir de Belém a qual a rodovia federal BR-316 não atravessa cidade. Este importante eixo viário margeia sua extremidade norte, esse desvio de fluxo assegurou elementos importantes para o bem-viver de seus moradores. Porém, ao longo das décadas, as empresas de transporte rodoviário urbano passaram a enfrentar uma concorrência velada constituídas pelas empresas regulamentadas junto à Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Pará (ARCON), pois, considerando a tarifa praticada entre os agentes transportadores vinculados à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) havia uma diferença considerável entre os órgãos reguladores, onde mesmo tendo que deslocar-se para a margem da rodovia federal, os moradores da cidade de Benevides acessam transporte em melhores condições de conforto, refrigeração, higiene e frequência para a capital, a partir do eixo de circulação.

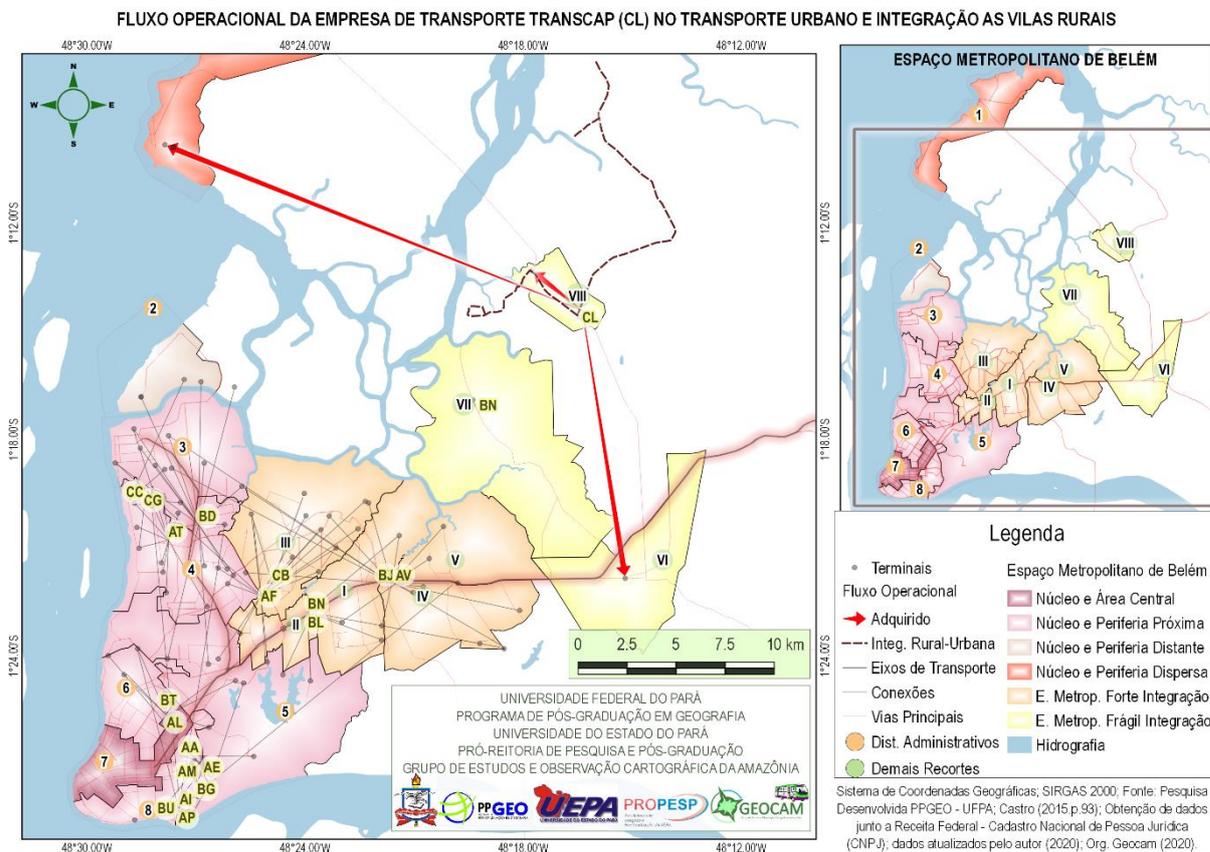
Em levantamento de campo 2019-2020, identificou-se que o trecho cidade de Benevides - Belém é comissionado a R\$: 3,00 (três reais) pelos veículos regulamentados pela ARCON, enquanto que os veículos vinculados à SeMOB praticam a tarifa urbana de Belém de R\$: 3,60 (três reais e sessenta centavos) em veículos convencionais do serviço de transporte público de Belém. Destaca-se que em municípios de pequeno porte é comum o uso de bicicletas e motos para trajetos curtos, geralmente ofertada por parentes que regressam para a residência, o que viabiliza a economia com o custo das passagens ao longo do mês.

Nesse contexto, houve o processo de seletividade operacional, no qual o Estado assumiu protagonismo através do processo de cassação das permissões de operação da empresa Expresso Michele (BC) que atuava nas linhas da cidade de Benevides até o ano de 2013⁸⁵. A partir da desativação da empresa BC, entrou em operação a empresa Viaje-Bem Transportes

⁸⁵ Cabe destacar que ao ser cassada pela SeMOB no ano de 2014, a empresa BC passou a operar sem uso do validador de passagem digital (Vale Digital). A partir dos levantamentos de campo, realizados nos anos de 2014 a 2016 identificou-se que a empresa Expresso Michele continuou suas operações no serviço de transporte urbano de passageiros. Porém, não sendo mais vinculada à SeMOB e ao Setransbel, a empresa passou a atuar na linha identificada como *Benevides-Castanheira*, realizando o retorno na rotatória do entroncamento, área sob jurisdição federal, motivo pelo qual a SeMOB não poderia recolher seus veículos neste itinerário, ainda que não regulamentado. Porém, ao longo dos anos e sem o público de passageiros cativos, sua operação foi inevitavelmente depreciada. Os veículos não possuíam força necessária para o transporte de passageiros quando lotados, apresentavam constantes problemas mecânicos, assim, a empresa continuou operando até meados de 2018.

(BZ) até meados de 2017, a empresa BZ apresentava em sua frota veículos anteriormente utilizados nas empresas originárias da Viação Icoaraciense (AR). No entanto, ao longo dos anos a empresa não apresentou veículos novos na frota. As linhas 971 - *Benevides-Iguatemi*, e 976 - *Benevides-Presidente Vargas*, foram praticamente desativadas, era realizada apenas uma única viagem durante o dia, e com veículo reserva (na linha 976), assim, a empresa BZ atuou fundamentalmente na linha 975 - *Benevides-São Brás*. A garagem da Viagem Bem Transportes (BZ) e TransporPará (CA) situavam-se na cidade de Santa Bárbara do Pará, onde atualmente são recolhidos os veículos da empresa TransCap (CL), que assumiu a operação das linhas anteriormente operadas pelas empresas BC, BZ, e CA. Porém, a garagem onde os veículos são recolhidos é a mesma utilizada pelas demais empresas, situada na vila de Pau-d'arco, a qual apresenta uma interessante localização geográfica (mapa 29).

Mapa 29: Fluxo Operacional da Empresa de Transporte TransCap (CL) no Transporte Urbano.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

O fluxo operacional da empresa TransCap (CL) apresenta a incorporação das linhas 975 - *Benevides-São Braz*, 977 - *Santa Bárbara-São Brás* (com integração as vila de Genipaúba, São Paulo das Pedrinhas e Caiçaua), e 970 - *Mosqueiro-São Braz* (tarifa urbana diferenciada, equivalente ao transporte executivo).

No ano de 2019, a linha 977 - *Santa Bárbara-São Brás* passou a ser operada com conexão interna, ainda no município, nas quais um veículo miniônibus da empresa TransCap (CL) percorria as vilas com adensamento populacional com demanda mínima de passageiros. Assim as Vilas de Genipaúba e São Paulo das Pedrinhas, simbolizadas com linha tracejada a norte da cidade, e também a Vila de Caiçaua de acordo com linha tracejada a oeste da cidade de Santa Bárbara do Pará (mapa 29). A Vila de Caiçaua apresenta relativo adensamento, apesar de não possuir conjuntos habitacionais, situa-se no entorno de atividades de extração e beneficiamento de madeira, apresenta elementos muito similares ao Taquara em Benfica (figura 68), parece haver uma tendência de encontro entre as vilas (comparar mapas 28 e 29).

Partindo da adoção dos recortes espaciais explicitados nesta pesquisa, em que o espaço metropolitano recebe o detalhamento analítico com o suporte cartográfico, avançando para além da configuração municipal, ou dos recortes institucionalizados compostos pela Região Metropolitana de Belém, o Espaço Metropolitano compreendido pela simbiose espaço urbano e transportes permite afirmar que há um movimento de dispersão da pobreza urbana que após se consolidar no espaço metropolitano de forte integração, seguirá o processo em vistas a fortalecer os municípios de Benevides (em Benfica especificamente) e Santa Bárbara do Pará seguindo o rumo da rodovia estadual Augusto Meira Filho (PA-391). Recentemente os conjuntos residenciais passam a compor a paisagem urbana da cidade de Santa Bárbara do Pará, com unidades habitacionais voltado para as camadas populares, que passam a ser estimuladas a ocuparem esses espaços motivados pela facilitação de crédito bancário e estímulo do Estado.

Quanto a linha 970 – *Mosqueiro-São Braz*, o maior itinerário urbano do Espaço metropolitano de Belém, apresenta-se como a mais delicada linha de ônibus a ser operada, os horários ofertados na mesma são objeto de constantes reclamações dos usuários que questionam as condições dos veículos e das operações. No outro extremo, as empresas que desistiram ou foram desativadas ao longo da operação da linha se avolumam. Os agentes transportadores do espaço metropolitano de Belém apresentam interesses e reivindicam a operação na 970 durante as férias escolares como medida de reforço à demanda da linha. No entanto, com o fim do período as mesmas, retiram os veículos de maneira fugaz e a linha volta a operar com baixa frequência ou disciplinada pela demanda identificada pela empresa TransCap (CL).

Ao longo do percurso da rodovia estadual Augusto Meira Filho são identificadas áreas de assentamentos em direção ao Distrito Administrativo Mosqueiro (Damos), onde a empresa TransCap (CL) cumpre a operação da linha 970 – *Mosqueiro-São Braz*, a maior linha de ônibus

urbana operada no sistema de gerenciamento da SeMOB, a linha está vinculada ao Setransbel com tarifa diferenciada devido a distância de 153,4 km percorridos. Ao longo das últimas duas décadas, sucessivas empresas deixaram de operar o itinerário alegando perdas substanciais na operação devido o valor tarifário, situação que apresenta estabilidade a partir da medida do reajuste permitido pela SeMOB com o Setransbel em que a tarifa da linha 970 passou a ser equivalente às linhas seletivas de Belém.

Quanto às linhas de ônibus de operações internas no Distrito Administrativo Mosqueiro, anteriormente operadas pela empresa Beira-Alta (AJ) vinculada à Beiradão, foram desativadas com a falência das empresas, isso afetou duramente a população residente no recorte espacial Damos. O transporte interno apresenta-se como o mais precário do espaço metropolitano de Belém. Ainda que Mosqueiro pertença ao limite político-Administrativo da metrópole e que outrora tenha sido o balneário de grande procura e grandes eventos de lazer estimulando o mercado imobiliário de segunda residência. Com a desativação da empresa Beira-Alta (AJ) os itinerários internos do Mosqueiro fragilizaram-se ainda mais, sem uma empresa de transporte regular, em 2014 a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB) anuncia o cadastro de cooperativas de vans e micro-ônibus para operarem como transportes suplementar na ilha do Mosqueiro⁸⁶. Desta forma, a Transportes Shallon (SA) reinicia o transporte interno na ilha conectando dois bairros extremos com relativa demanda por transportes: o Vila Maracajá e o Baía do Sol. No início das suas operações a empresa apresentava veículos miniônibus e os ônibus com motorização traseira vindos como seminovos de outros estados, o que marca o período embrionário da empresa SA no transporte suplementar de Belém, (figura 69 A e B).

Figura 69: Veículos da empresa Transportes Shallon no início de suas operações no transporte suplementar do Mosqueiro.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Jacó (2017 r; 2018 h).

⁸⁶ Matéria completa em: <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=296> consulta: 02/05/2020.

O veículo SA-002 (figura 69 - A), trata-se de um miniônibus comum em sistemas de transportes em estágio embrionário, ou em linhas com baixa demanda de passageiros em intervalos entre picos, é um veículo que garante a rentabilidade operacional nestas ocasiões. Quanto ao veículo SA-006 (figura 69 - B), apresenta-se como um veículo incompatível para as necessidades da demanda de passageiros do distrito devido seu elevado consumo na relação litro consumido/quilômetro percorrido, foi empregado na linha após operar nas linhas de transportes público da cidade do Rio de Janeiro, e na empresa TransUni (CC) no distrito de Outeiro. Atualmente, a empresa Shallon (SA) apresenta renovação na sua frota que conta com o validador do Vale de Passagem Digital, incluindo a admissão da meia passagem, os veículos recentemente incluídos reforçaram a operação da empresa no distrito administrativo Mosqueiro (figura 70 A - B).

Figura 70: Veículo padronizado da Transportes Shallon - A; e frota recolhida em espaço de garagem aberta B.



Fonte: Ônibus Brasil – Postado por Nascimento (2019 a; 2019 b).

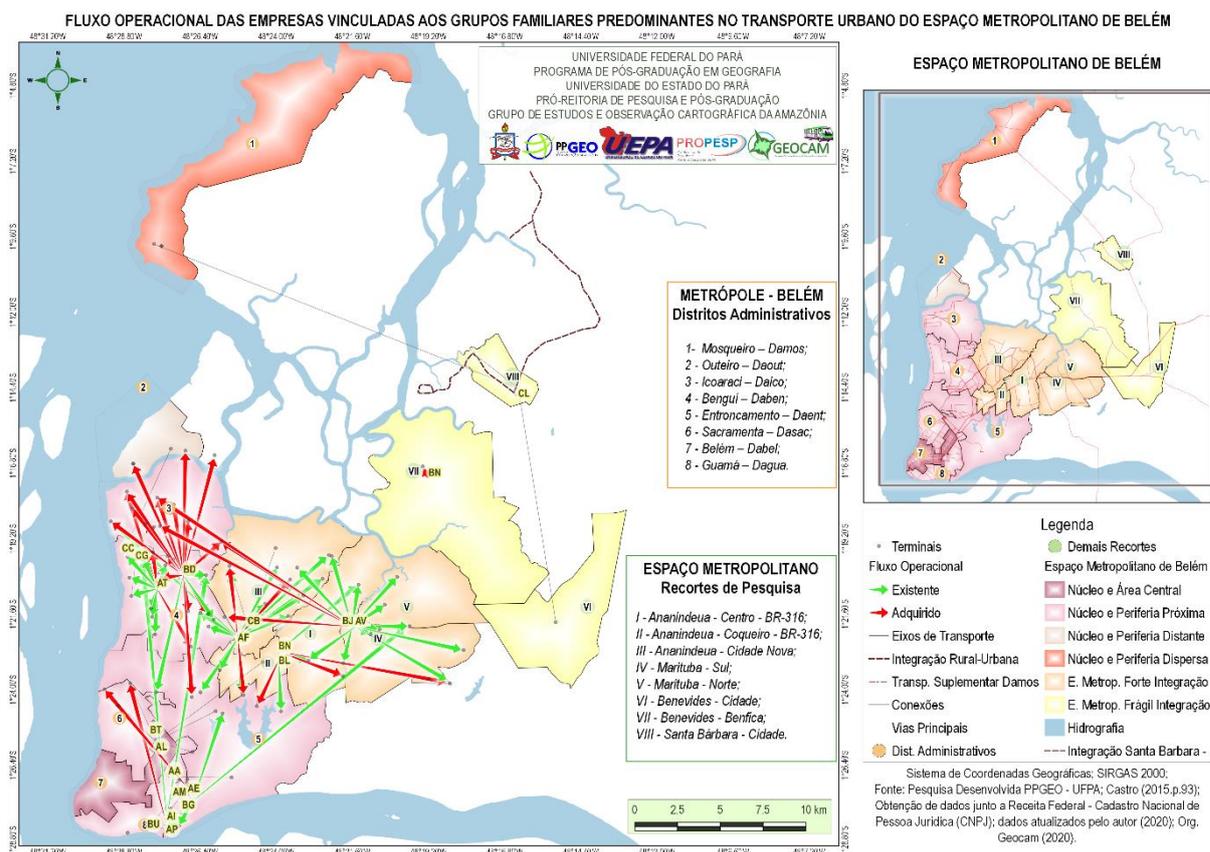
A operação dos itinerários pela empresa Transportes Shallon (SA) concentra-se fundamentalmente na linha 967 - *Vila Maracajá-Baía do Sol*, o que marca a necessidade de conectar os dois espaços efetivamente ocupados pela população local, onde a demanda pelo transporte público se intensifica, não há concorrências com as linhas de transportes intermunicipal Mosqueiro-Belém (rodoviária), nem com a linha urbana 970 - *Mosqueiro-São Braz*, ambas com os itinerários sobrepostos. Fica evidente a fragilidade operacional a qual o Mosqueiro enquanto periferia, ainda que pertencente ao núcleo do espaço metropolitano encontra-se em virtude da fragilidade do sistema de transporte interno. Coube ao Estado regular a oferta de transporte público no Damos.

Em linhas finais, a pesquisa desenvolvida ao longo dos anos aponta caminhos para compreender o processo de metropolização do espaço metropolitano de Belém. A malha viária

da metrópole apresenta os elementos necessários com ampliação nos cruzamentos da Av. Almirante Barroso e requalificação de suas travessas. O entroncamento levou a dois eixos de principais de articulação metropolitana, o primeiro seguindo pela Av. Augusto Montenegro e a consolidação dos empreendimentos imobiliários, de comércio e serviços em expansão com destino a Icoaraci e Outeiro (Daico e Daout respectivamente); e a partir do entroncamento em contínuo com alocação de novos empreendimentos em substituição aos galpões de fábricas, indústrias e empresas ligadas ao setor de transportes. Os novos empreendimentos se diversificam em comércio, serviços, novas unidades habitacionais presentes em Ananindeua, Marituba, porém com tendência de alcançar Benevides em mudança de rumo para a rodovia estadual Augusto Meira Filho em direção ao Damos.

Considerando as articulações presentes no espaço metropolitano de Belém, constituídas pelos novos espaços de produção de moradias, alguns distantes dos grandes eixos de circulação anteriormente citados, porém constituídos enquanto espaços de pulverização da pobreza urbana que passam a ser adensados em termos populacionais em que os agentes transportadores participam, em grupos familiares, da produção destes espaços, mesmo que isso represente contra fluxo, deslocamento de garagens, integrações precárias, e/ou baixa frequência operacional. A representação cartográfica a seguir, última desta pesquisa, sintetiza o processo que envolve as disputas entre os agentes transportadores, também revela o processo de expansão do sistema de transportes frente à dispersão da pobreza urbana, (mapa 30).

Mapa 30: Fluxo Operacional das Empresas vinculadas aos Grupos Familiares Predominantes no Transporte Urbano do Espaço Metropolitano de Belém.



Fonte: Pesquisa Desenvolvida PPGEO – UFPA; embasado em Castro (2015.p.93); Obtenção de dados junto à Receita Federal a partir do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ); dados atualizados em Sistema de Informação Geográfica pelo Autor – Geocam (2020).

Em 2012, na transição do processo de fragmentação dos capitais os grupos familiares ampliaram o número de operações, alcançou 218 diferentes gestões nas 170 linhas em circulação pelas 40 empresas concessionárias do serviço de transporte público de Belém. No processo de seletividade operacional o Estado interveio fortemente nas empresas operadoras do serviço de transporte urbano, por ônibus. Desligou aproximadamente 20 vinte empresas (gráfico 2), distribuiu as permissões de ordem de serviço das linhas a outros grupos familiares predominantes e alinhados politicamente na relação de poder, que inicialmente assumiram todas as linhas das empresas desativadas. Passado o momento de maior protesto pelas linhas, a partir da estabilização foram paulatinamente desativando as linhas menos rentáveis.

A desigualdade socioespacial esteve presente quando o Estado justificou o fortalecimento de grupos familiares sob a alusão dos transportes seletivos conectar as periferias próximas e distantes (Daico e Daout), se utilizou da falsa sensação de modernização da frota com veículos climatizados (figura 62).

Foi o mesmo Estado que não apresentou força para ampliação do sistema frente ao visível conflito entre operadores dada a necessidade de ampliação de renda e novos espaços rentáveis. O Estado que não interveio na problemática questão das linhas internas de sua periferia distante o Distrito Administrativo Mosqueiro. Assim, os grupos familiares renovaram os seus capitais, recompostos em empresas recém criadas (em um movimento de década) aptas para os novos conflitos que se avizinham na consolidação do BRT-Belém, e do BRT-Metropolitano (figura 65).

Todavia, o sistema de transporte público de passageiros de Belém, apresenta um quantitativo maior de agentes que participam do processo de reprodução dos capitais destas empresas que maturaram por anos até entrarem em operação (figura 66). Assim, destaca-se o papel interventor do Estado, como destaca Harvey (2005), atuando na sociedade capitalista, originário nas contradições entre interesses comuns e incomuns, seja de indivíduos ou de grupos articulados que suprimem os interesses de reivindicações sociais em benefício de sua reprodução, tendo no poder político a representatividade de seu poder econômico.

A dinâmica metropolitana do espaço metropolitano de Belém, manifesta movimentos socioespaciais no processo de expansão da malha urbana, motiva a dispersão da pobreza urbana frente ao processo de metropolização delineados por novos arranjos espaciais. O deslocamento das indústrias e dos segmentos logísticos vinculadas a elas, permitem novas instalações de setores comerciais estimulados pelo setor imobiliário e com anuência do Estado, ao dotar estes espaços com infraestrutura necessária para sua reprodução, considera-se a utilização da estrutura estatal para a reprodução de grupos fortalecidos politicamente. As intervenções encaminhadas pelo Estado promoveram entre os agentes transportadores novas estratégias de reprodução socioespacial, as empresas de ônibus recém criadas apresentam em suas composições societárias grupos familiares tradicionais, que participam ativamente do mercado do transporte público de passageiros em um complexo jogo de interesses nos itinerários que atendem a área central do núcleo metropolitano e o percurso dos principais eixos de articulação: a avenida Augusto Montenegro integrando espaços internos do núcleo, e a rodovia federal BR-316 integrando e conectando o espaço metropolitano.

Os procedimentos de pesquisa permitiram quantificar o número de operações por empresas, caracterizar os modelos operacionais e os movimentos de capitais ao longo das duas últimas décadas e apresentar elementos iniciais da formação societária existentes entre grupos familiares ligados ao mercado de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de

Belém. A estruturação do debate foi consolidada à medida que atritos operacionais entre grupos transportadores motivados pela escassez de novos espaços cativos de exploração da pobreza urbana nas periferias. O Estado interviu em favor de grupos predominantes, estabeleceu mudanças significativas nas operações do núcleo metropolitano da periferia próxima e distante, permitiu a reprodução por remanejamento dos demais grupos familiares para áreas do espaço metropolitano, contudo o Estado não apresentou interesse contundente na intervenção de sua periferia dispersa que apresenta precária integração com o núcleo de seu espaço metropolitano, enquanto espaço de pouco interesses dos agentes transportadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos nesta tese, analisar a atuação dos agentes transportadores identificados em empresas permissionárias do serviço de transporte público de passageiros vinculados ao serviço urbano da metrópole belenense no período de 2000 a 2019. A pesquisa foi norteada sob o propósito da questão central sobre o sistema de transporte que a partir de seus agentes, processos, formas, foi e é fator fundamental na produção do espaço metropolitano de Belém, atua na produção das desigualdades socioespaciais que marcam o espaço metropolitano, tendo assim, sua natureza definida por essas desigualdades. Assim, a compreensão das dinâmicas do sistema de transporte público de passageiros apresenta-se como condição da própria totalidade metropolitana.

O papel desempenhado pelos transportes na estruturação das cidades amazônicas assinala seu destaque no processo de desenvolvimento econômico, político e social na região, do ponto de vista dos transportes (ALMEIDA; RIBEIRO, 1989). A recente inserção dos transportes rodoviários nas cidades do espaço metropolitano de Belém, sobretudo no período em análise, apresenta grandes transformações que, ao se incidirem nas territorialidades anteriormente estabelecidas, remodelaram sua configuração espacial ao participarem do processo de reestruturação produtiva da metrópole, redefinindo os fluxos operacionais dos principais grupos familiares enquanto agentes transportadores.

O Estado tem atuação protagonista no processo de seletividade operacional entre os agentes transportadores. A engenharia projetada para a seleção dos grupos selecionados a operarem nos espaços de maior rentabilidade apresentam componentes importantes na articulação entre agentes motivados a atuarem na melhor fatia do mercado de transporte público de passageiros; porém, a forma de intervenção enérgica do Estado na decisão sobre as empresas desativadas do sistema pode transparecer em uma medida contundente em prol da eficiência operacional e sustentabilidade, expostos à sociedade sob a iconografia da modernidade de segurança e conforto no embarque e desembarque de passageiros a partir dos veículos sofisticados com pinturas expressivas em alusão aos volumosos investimentos no sistema. A circulação desses modernos ônibus articulados ou não, é garantida mesmo sem a materialização da rentabilidade necessária para o cumprimento de seu itinerário, os novos arranjos operacionais extravasam as relações de rentabilidade econômica, aflorando nas relações entre grupos políticos influentes, ou em busca de influência no segmento dos transportes.

Os espaços com frágeis integrações e na periferia do espaço metropolitano apresentam investimentos precários ao receberem agentes transportadores deslocados e/ou apartados da periferia próxima, os quais iniciam suas operações em empresas recém criadas, entretanto em continuidade ao modelo exploratório: a precariedade na oferta do serviço de transporte. Ademais, os interesses de grupos econômicos podem ser identificados nas decisões jurídicas e administrativas em que o Estado intervém nos espaços previamente definidos, estas intervenções são apresentadas por Harvey (2005) enquanto a natureza alienígena do Estado, ao ocultar tais interesses motivados ou definidos pelas classes predominantes, formulado sob o discurso dos interesses coletivos da sociedade. Dessa forma, as narrativas são definidas em atenção à classe dominante em detrimento dos interesses da classe dominada, suprimindo os interesses sociais e coletivos. Nos espaços metropolitanos, incluindo a periferia dispersa do núcleo, estes agentes transportadores estabelecem os horários regulados atendendo aos seus interesses, tem no fenômeno da dispersão da pobreza e da desigualdade socioespacial componentes importantes para garantia da precariedade operacional programada.

A metodologia de investigação pautadas nos fenômenos empíricos, anotações pessoais, acervos de jornais, dados estatísticos, conhecimento de fatos e pesquisa de campo, conciliada com os apontamentos teóricos permitem sustentar a participação dos transportes na produção do espaço, de igual modo na reprodução do espaço urbano (CORRÊA, 2014). Contudo, a natureza da oferta de mobilidade aos passageiros/usuários negociadas pelos agentes transportadores também definem a mobilidade dos capitais entre empresas, e destas no espaço metropolitano de Belém. No processo de formação e transformação de espaços centrais, o transporte público teve seus terminais desativados deslocados para espaços periféricos na continuidade de suas atividades, ao mesmo tempo em que necessita dos espaços centrais enquanto aporte intermediário para sua reprodução econômica e política.

A promoção do debate dos transportes nas cidades amazônicas revelou processos importantes em curso nos circuitos espaciais de configuração urbana destas cidades articuladas em redes (CORRÊA, 1987; RIBEIRO, 2015, 2018), e que recentemente novas demandas por estudos acerca das interações espaciais se avizinham estreitando o debate entre a produção do espaço urbano, o papel dos transportes na garantia reprodução do espaço e o Estado enquanto agente estimulador de novas configurações, porém administrando o fenômeno da desigualdade socioespacial.

Para o cumprimento do primeiro objetivo específico: *analisar a atuação dos principais agentes modeladores do espaço urbano vinculados a infraestrutura de transportes e as principais alterações identificadas no comportamento da malha de transporte público*, esta tese mostra que ao longo da história recente houve uma constante reorganização do espaço metropolitano responsável por motivar o movimento do comércio e serviços para os dois principais eixos de articulação urbana e metropolitana (RIBEIRO, 2018). A manutenção e ampliação da malha viária urbana pressionou ainda mais o transporte de cargas que deslocou-se para áreas periféricas do espaço metropolitano represando a operação do setor de transporte de cargas e de logística a transitarem em vias secundárias. A metrópole segue em seu adensamento populacional e urbano, o parcelamento dos lotes urbanos e o adensamento populacional segue o curso, alcançou áreas do espaço metropolitano disperso, tem no Estado o principal agente financiador, os bancos no processo de financiamento e o transporte público de passageiros, por ônibus urbano, configura-se enquanto elemento necessário para a reprodução destes empreendimentos.

Volta-se às evidências observadas na configuração dos conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado nas décadas de 1980 e 1990, quando os agentes transportadores, a partir das empresas, posicionaram os terminais para atender as demandas estimuladas no processo de adensamento destes conjuntos. Ao considerar a evolução das operações constituídas pelos itinerários urbanos entre os anos de 2000 a 2019, foram observados deslocamentos dos terminais no processo de ampliação dos percursos realizados pelas linhas que passaram a adentrar no interior dos bairros, acompanhando o processo de dispersão da pobreza urbana, e contribuindo para este processo. Quanto aos itinerários urbanos, situados próximos ao centro urbano e comercial, limitada a expansão devido ao cinturão institucional que limita e confina o crescimento dos distritos administrativos Dabel, Dagua, Dasac, situados na primeira légua patrimonial de Belém, estes passaram a ser sobrepostos por linhas originárias dos demais distritos administrativos ou dos recortes espaciais assumidos nesta pesquisa; no plano operacional, a sobreposição de itinerários nestas linhas tende a torná-las pouco cativante aos passageiros até que sua desativação seja inevitável, sobretudo pelo processo de valorização imobiliária motivada pelo fenômeno da metropolização do espaço urbano (CARLOS, 2013; RIBEIRO, 2018; RODRIGUES, 2015).

Quanto ao segundo objetivo específico que busca *identificar, classificar as principais estratégias adotadas pelos agentes transportadores na oferta do serviço de transporte urbano*

por ônibus, face à dispersão da pobreza e a precarização dos transportes, a pesquisa apresentou ao longo do debate os principais componentes internos e externos adotados pelos agentes transportadores classificando o sistema operacional e expondo o comportamento deste ao longo dos anos de 2000 a 2019, revelou elementos ocultos quanto à real projeção operacional articuladas pelas empresas, estes foram importantes para a compreensão das disputas territoriais entre os agentes transportadores. Os conflitos identificados entre os agentes transportadores foram analisados a partir das estratégias que implicaram no movimento societário, fragilizaram grupos predominantes em monopólios anteriormente constituídos, a atuação do poder público, através do aparelho do regulador apresentou veladas intencionalidades de correligionários políticos que atravessam a questão dos transportes. Dessa maneira, a oferta do serviço de transporte público de passageiro compõe um amplo mercado em ascensão face à dispersão da pobreza urbana, o qual é ofertado sob os signos da precariedade operacional sob a permissividade do Estado, enquanto agente atuante na promoção da dispersão urbana, e na sustentação da precariedade oferecida pelos transportes.

O terceiro objetivo específico: *quantificar, caracterizar e mapear os movimentos familiares nos quadros societários das empresas concessionárias atuantes no mercado de transporte urbano e metropolitano, face às mudanças e continuidades no quadro político municipal, e estadual*, a pesquisa se desenvolve ao revelar os grupos familiares predominantemente atuantes no transporte público de Belém, a utilização de recursos sistemáticos de pesquisa permitem identificar e correlacionar os movimentos societários identificados anteriormente (CASTRO, 2015). Contudo, a pesquisa recebeu melhor afinamento a partir dos descritores do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) relacionado à Classificação Nacional de Atividade Econômicas (CNAE) momento no qual os vínculos familiares se afloram e respondem as questões relacionadas aos agentes políticos (gestores e partidos) atuantes à frente da gestão municipal de Belém e do governo do Estado do Pará ao longo de quarenta anos.

Nesta pesquisa de tese, a análise das gestões anteriores na esfera municipal e estadual visa cumprir o momento importante da formação da questão do transporte e da organização dos monopólios operacionais das empresas ao longo da década de 1980, naquela década os governadores determinavam os prefeitos municipais. Assim, a gestão municipal de Belém, expressava interesses dos grupos políticos e de seus correligionários a nível estadual, incidindo nos grupos de transportadores predominantes. Na década de 1990, com o fim da nomeação do

prefeito pelo governador, substituída pelas eleições municipais, o quadro político apresenta ajustes operacionais nos transportes, que iniciam o processo de quebra dos monopólios a partir da intervenção de novos agentes políticos, os quais passam a interferir no modelo operacional do sistema. Nesse período amplia-se o número de linhas urbanas principalmente em regime de compartilhamento entre empresas, em atendimento às novas demandas da metrópole, as linhas passam a operar 24 horas.

Seguramente, pode-se afirmar que a regressão analítica do quadro político nas gestões municipais de Belém e no estado do Pará, foram essenciais para a compreensão dos movimentos societários ocorridos na década 2000, resultou no surgimento de novas empresas impulsionadas pela estratégia de reprodução do capital dos grupos familiares vinculados ao segmento. Durante a década de 2010, um novo movimento articula os interesses do Estado e dos agentes transportadores, com o estabelecimento de um forte mercado de transporte por ônibus no espaço metropolitano, os conflitos são expressados a partir da *seletividade operacional*, com conflitos entre gestão municipal e as empresas na área mais rentável, e a permissividade e garantia das operações precárias nas áreas periféricas dispersas no espaço metropolitano de Belém, evidenciando a composição do cenário da desigualdade socioespacial.

Quanto ao quarto objetivo defendido nesta pesquisa de tese: *Compreender o processo de dispersão urbana de Belém correlacionando-o à configuração inicial do transporte urbano nos distritos de Belém; e a posteriori, nos municípios que compõem o espaço metropolitano de Belém*, a pesquisa revelou aspectos importantes da formação do espaço urbano de Belém, teve nos distritos administrativos os aportes iniciais que evidenciam o processo de formação dos bairros e fundamentalmente da definição inicial da área central da metrópole, identificou os principais agentes promotores do espaço urbano e a inserção do transporte público articulando interesses econômicos na produção do espaço urbano, ao mesmo tempo em que garante sua reprodução enquanto agente atuante neste processo.

Para além dos recortes preestabelecidos nos distritos administrativos, o debate avançou na leitura e compreensão detalhada sobre os municípios que compõem o espaço metropolitano, a definição dos recortes espaciais assumidos nesta pesquisa foram originários de extensos levantamentos de campo, em que foram observados as diferenciações entre: I - a formação de pequenos centros econômicos articulados sob a condição de subordinação aos interesses de reprodução da metrópole; II - movimentos identificáveis na mobilidade de atividades produtivas ligadas à atividade industrial e de logística em deslocamento para o eixo

principal do espaço metropolitano de forte integração; III - dispersão da pobreza urbana em curso, seja esta compreendida pelo estímulo do Estado e dos agentes imobiliários na produção de moradias em conjuntos residenciais, condominiais, ou loteamentos; seja pelas ocupações demandadas por grupos populares na luta pela garantia de moradias.

A partir destes componentes que assinalam os fatos iniciais da desigualdade na formação destes espaços, foram definidos outros 8 recortes espaciais que sustentam o debate ao revelar a partir de pesquisa em campo, levantamento bibliográfico, acervos digitais, modelagem de dados estatísticos, operações em Sistemas de Informação Geográfica, a natureza operacional do sistema de transporte público.

O particionamento analítico demandou grande fôlego para discorrer sobre o espaço metropolitano além do seu núcleo, exigiu um refinamento no olhar sobre os espaços urbanos de Ananindeua particionada em: Centro BR-316 (I), Coqueiro BR-316 (II) e Cidade Nova (III) configurando-se enquanto proposta necessária para compreensão das interações espaciais no município. De igual modo, o município de Marituba foi particionado em: Porção Sul (IV), e Porção Norte (V) por expressarem momentos distintos do processo de ocupação e adensamento urbano articulados aos processos de remanejamento urbano da população de Belém através das suas intervenções urbanísticas; ainda no espaço metropolitano para além do núcleo, porém em espaços de frágil interação com o centro. O município de Benevides também foi particionado em: Cidade (VI) e Benfica (VII) pela necessidade de revelar as faces mais ocultas da precarização dos transportes e da luta pelo acesso a ele. O acelerado processo de dispersão da pobreza urbana deslocada de Belém no recorte de Benfica revela a essência do processo de ocupação de áreas de ocupação espontânea após a exaustão da rentabilidade da terra rural, dando espaço à atividade mineral com recorrência da extração de madeira, vegetal como a atividade madeireira, agricultura, e/ou pecuária.

A inserção de Santa Bárbara do Pará no espaço metropolitano de Belém demandou ajustes devido a necessidade de leitura da cidade integrada à vila de pau D'arco (distantes em 0,5 km), o critério utilizado para este procedimento foi viabilizado pela articulação entre esses subcentros urbanos sobretudo pelo transporte público, que tinha na conexão interna, com o transbordo de passageiros, elementos necessários para definição do recorte Santa Bárbara - Cidade (VIII). Diante ao exposto, foi possível constatar o movimento de dispersão urbana em curso no espaço metropolitano de Belém, que tende a acompanhar a terra amansada pelas atividades reapropriando-as para o uso urbano. Este movimento segue em direção ao distrito

administrativo Mosqueiro, que compõe enquanto periferia dispersa o núcleo da cidade-região de Belém, assumindo estes recortes, os conteúdos apontam para os espaços de dispersão urbana, incluindo a dispersão da pobreza constituídas nos assentamentos urbanos precários e periféricos.

As contradições identificadas nos dezesseis recortes espaciais definidos nesta pesquisa de tese revelam e reúnem os conteúdos fundamentais que garantem as territorialidades dos agentes transportadores e a expansão do sistema frente ao recente processo de metropolização do espaço, o qual conecta e articula o centro aos seus sub-centros (ou sub-centros aos centros) em contínua manutenção dos processos de desigualdade socioespacial predominante nas últimas décadas.

No Brasil e no mundo os expressivos e reconhecidos avanços no segmento de produção de motores, chassis e carrocerias têm ampliado os níveis de qualidade dos veículos ofertando operações menos poluentes na busca da sustentabilidade (ANFAVEA, 2013; BRASIL, 2015; FETRANSPOR, 2012). O sistema de transporte público de passageiro urbano de Belém, e Região Metropolitana, objetivo maior desta tese, revela a essência de ações, processos, articulações e intencionalidades em que os agentes decididores do transporte garantem a um só tempo a permanência em um mercado de alta rentabilidade econômica, e a operação aos moldes da oferta precarizada ao usuário, agente desnorteado por décadas de exploração dos grupos de transportadores envolvidos das empresas de ônibus permissionárias do serviço a eles ofertado.

Doravante, o percurso desta pesquisa de tese busca atender aos desejos por um sistema de transporte público justo em sua configuração operacional, em que a sociedade compreenda os processos de remuneração deste capital em termos de lucratividade, dos operadores e colaboradores, investimentos na modernização do serviço, repasses de impostos ao Estado, repasses às entidades sindicais, enfim, o custo transporte público. Estes elementos, são apartados dos principais debates em torno da questão dos transportes urbanos. Os elementos apresentados ao longo do debate, podem e devem ser ampliados em debates futuros por outros profissionais, inclusive por órgãos como Instituições de Ensino Superior (IES), o Ministério Público (MP), Associações de Moradores, Organizações Não-Governamentais (ONG's) Conselhos Municipais, e demais pesquisadores, e fundamentalmente para a sociedade. Que esta tese seja um instrumento de reconhecimento de processos que persistem a se reproduzir na oferta do serviço de transporte público precarizado.

As intervenções que se avizinham no debate envolta do BRT-Belém e da proposta do BRT-Metropolitano expressam a prioridade do Estado em sua intervenção no transporte público no espaço urbano e metropolitano, no que tange ao posicionamento de infra estruturas necessárias para o projeto físico nos dois principais corredores viários constituídos pela Av. Augusto Montenegro e rodovia federal BR-316 até o trecho de maior integração (Marituba). Todavia, não se visualiza no horizonte medidas mitigadoras para o espaço metropolitano de frágil integração, dentre elas a linha de maior itinerário urbano, a *970 - Mosqueiro-São Braz*, as evidências de conflitos políticos na formação deste itinerário, que ao longo de uma década corroborou para a desativação da então frágil operação do transporte urbano interno no distrito do Mosqueiro. No entanto, para além da desativação da empresa detentora do monopólio operacional dos transportes urbanos e rodoviário no distrito administrativo do Mosqueiro, a partir da sobreposição do itinerário da linha *970*, as empresas permissionárias à operação da mesma apresentam sérias dificuldades em cumprir os 153,4 km de seu itinerário, sobrepondo ainda o itinerário da única linha urbana interna em operação no distrito, a *967 - Vila Maracajá-Baía do Sol*.

Desta forma, ao considerar a excepcionalidade de ser o maior percurso urbano de Belém e sobrepor de maneira predatória a operação da *967* e de outras linhas, ainda assim, apresenta alegações de baixa remuneração. A proposição que ofertamos consiste no encurtamento do itinerário a partir da intervenção do Estado, constituído pela SeMOB, onde o terminal da linha *970 - Mosqueiro-São Braz* seja deslocado da Vila Maracajá, para a rotatória do Carananduba onde poderia ser construído um terminal de passageiros (com ou sem integração tarifária). A operação seria encurtada em 25 Km do itinerário, onde a linha *970* passaria a operar em um itinerário de 128,4 km (ida e volta) ou seja 64,2 km de Mosqueiro a São Braz, e 64,2 km de São Braz a Mosqueiro (considerando o possível terminal do Carananduba). A partir desta medida haveria um estímulo à circulação interna do transporte público no Mosqueiro, que atualmente é realizada apenas pela *967*, podendo nos anos seguintes garantir as demais linhas de outrora.

É fundamental pensar e propor alternativas para a integração dos espaços fragilizados, nos quais há circulação precária do sistema de transporte público de passageiros. O Estado aparenta sua seletividade operacional na melhor fatia do mercado de transporte, e de igual modo e seletivo na disposição de alternativas frente à precariedade do serviço, sobretudo na periferia urbana dispersa, ainda que esta componha sua jurisdição enquanto núcleo de sua cidade-região.

As últimas curvas desta pesquisa de tese apresentam no horizonte elementos que sustentam a ampliação da malha dos itinerários das linhas de ônibus urbanas do espaço metropolitano de Belém. A partir da reconstituição cartográfica, em ambiente computacional em SIG, dos 33 itinerários urbanos operados pelas 18 empresas de ônibus existentes em 1975, foram identificados 849,8 km de itinerários operados na malha do sistema de transporte público, contudo a reconstituição cartográfica expressa esta informação ao considerar: o percurso de apenas um veículo, em apenas uma única viagem realizada; dito de outra forma, em 1975 o sistema de transporte público de passageiros, por ônibus urbanos, de Belém e espaço metropolitano possuía 849,8 km de malha operacional no mercado de transporte público de passageiros (ver mapa 4). A partir da inserção das novas linhas de ônibus urbanas, sobretudo em direção a Ananindeua no conjunto Cidade Nova e ao então distrito de Marituba (ainda na circunscrição político-administrativa de Ananindeua), contidas na malha de 1983, o sistema de transporte possuía 19 empresas identificadas compondo 50 linhas de ônibus e percorria 1.502,5 km de malha operacional, considera-se que os procedimentos adotados na modelagem em ambiente computacional, considerou os percursos sobrepostos nos eixos centrais, e os sentidos das vias de tráfego urbano, que certamente se diferem das atuais.

No ápice operacional do sistema de transporte público de passageiros por ônibus urbano do espaço metropolitano de Belém, quando 40 empresas operam 170 linhas urbanas; contudo, devido compartilhamento operacional (consórcio) entre duas ou mais empresas revelando disputas pelo mercado de transporte público de passageiros. Assim, em 2012 a malha operacional alcançou a marca de 9.892,3 Km operados de forma complexa, devida a capacidade das 218 distintas formas de gestão destas linhas (ver gráfico 2).

No cenário atual - 2019 - é pertinente registrar que no processo de redução das empresas concessionárias, a maioria das linhas foram transferidas para outras empresas que assumiram a operação, e o pequeno número de linhas que foram desativadas em que reduziria do valor registrado anteriormente. Em 2019, as 20 empresas de ônibus certamente atingiram os 10 mil quilômetros operados, considerando os termos, anteriormente apresentados, devendo-se a isso as divisões de itinerários no eixo da Av. centenário e independência, que passam a adquirir parte das viagens da Av. Almirante Barroso, Av. Pedro Álvares Cabral, Av. Augusto Montenegro e Rod. Transcoqueiro com o particionamento operacional das linhas urbanas.

A análise do sistema de transporte público de passageiros, por ônibus urbano, consistiu no aprofundamento da questão, sendo fundamental compreender a operação dos itinerários

enquanto circulação, custos no capital rodante, tecnologia embarcada nos veículos, enquanto componentes necessários para a produção do espaço metropolitano de Belém, constituído em 1.545,1 Km², dos quais 275,4 Km² abarcam os 15,1% com características de ocupação urbana nos municípios analisados (CASTRO, 2019, p.12). Nestas circunstâncias esta pesquisa de tese, apresenta a precarização do sistema de transporte público de passageiros no espaço metropolitano de Belém sob a perspectiva econômica, social, política, e ambiental. A utilização de veículos com defasada tecnologia embarcada compromete o clima urbano da metrópole, penalizando o passageiro usuário, e expondo a todos a um expressivo risco ambiental, em troca da ampliação da margem de lucro e da ampliação de suas fatias no mercado, por parte dos agentes transportadores, com anuência do Estado.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, foram realizadas sucessivas observações exploratórias de campo em distintos horários. Destaca-se inicialmente a dinâmica noturna do centro da metrópole e de sua periferia relacionando o fluxo e intensidade de viagens por ônibus urbanos, em uma breve descrição do contexto atual.

Na dinâmica da madrugada, com a desativação progressiva das linhas de ônibus devida a baixa rentabilidade operacional, contrastava com a dinâmica do sistema de transporte de cargas que abastece principalmente as feiras livres e os mercados da área central da metrópole, ainda na madrugada também foram observadas as dinâmicas dos primeiros trabalhadores do espaço metropolitano, dentre eles os rodoviários, os quais são trabalhadores que partem de áreas periféricas em direção às garagens de ônibus ainda por volta das 4:00 horas ou 5:00 horas da manhã, são eles os responsáveis pelo transporte do segundo grupo de trabalhadores que dependem do sistema de transporte para o deslocamento até os seus postos de trabalho. Na manutenção da força de trabalho disponível à reprodução capitalista, alguns deslocamentos são para unidades fabris situadas no espaço metropolitano, porém afastadas do núcleo.

Ainda se tratando de trabalho de levantamento de campo, os deslocamentos a partir das primeiras horas da manhã de trabalhadores vinculados à atividades do comércio e serviços são predominantes entre os passageiros dos ônibus urbanos que acessam o centro da metrópole e os sub-centros desta no espaço metropolitano. Na sequência, os estudantes, consumidores passam a ser predominantes nos ônibus, embalados aos mais elevados ritmos e intensidades no arranjo operacional precário do transporte público de passageiros, sobretudo ao se aproximar das 12 horas, quando os estudantes retornam às suas residências; porém, diferentemente das décadas de 1980 e 1990 o trabalhador dos setores de comércio e serviços não retorna para o

almoço em casa. Atualmente, este trabalhador permanece na região central, consumindo sua alimentação e aquecendo o setor de serviço alimentício.

As sucessivas pesquisas em campo revelaram um segundo fluxo da periferia aos espaços centrais a partir das 12:30 às 13:00 horas. Observa-se o deslocamento dos estudantes em direção às escolas, faculdades, universidades centrais, em menor frequência os consumidores. A partir das 16 horas, um quantitativo expressivo de trabalhadores, sobretudo as empregadas domésticas, descem dos prédios e retornam para as periferias nos ônibus urbanos, na sequência um número de trabalhadores do setor público; no entanto, às 18 horas o desafio de todos serem transportados o mais breve possível, anima a vida na luta pelo acesso ao transporte público com vias congestionadas, veículos coletivamente aglomerados e relações nem sempre harmônicas compõem os múltiplos eventos no interior de um veículo sobre degradantes condições de transportabilidade até as regiões periféricas.

No início da noite, o transporte público cumpre seu papel ao regular o acesso aos espaços centrais da metrópole, a desativação progressiva dos veículos anuncia que estes espaços centrais estarão se reservando aos que desejam consumi-lo nas temperaturas abrandadas do período noturno belenense, cabendo ao sistema de transporte desestimular o acesso da periferia e devolver também progressivamente os trabalhadores e estudantes que ainda se encontram nos espaços centrais.

Aos finais de semana, momento de relativo descanso do trabalhador, o qual necessita de lazer, o sistema de transporte também atua na regulação do espaço urbano metropolitano. A baixa frequência de veículos é um desestímulo para acessos às regiões centrais, onde as praças e os demais mobiliários urbanos poderiam ampliar as condições de sociabilidade. Contudo, e por uma demanda de rentabilidade dos agentes transportadores o Estado concede a ampliação do número de viagens para balneários destinados às camadas populares em abundância no período da manhã, regrado na tarde e de noite garantindo seus excedentes de rentabilidade à custa de passageiros em veículos superlotados.

As reflexões finais desta pesquisa de tese, revelam a intensidade do transporte público enquanto dimensão do processo de metropolização de Belém.

REFERENCIAS

- ABELÉM, Auriléa Gomes. **Urbanização e Remoção**: por que e para quem? Belém: NAEA-UFPA, 1989.
- ABNT. **NBR 15.570 - Transporte** - Especificações Técnicas para a Fabricação de Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros. Rio de Janeiro: Brasil, 2011.
- ALMEIDA, Roberto Schmidt de; RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. **Os Sistemas de Transporte na região Norte**: Evolução e Reorganização das Redes. *Revista Brasileira de Geografia*, 1989: 33-98.
- ANFAVEA. Associação Nacional de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Ipsis Gráfica e Editora, 2013.
- AZEVEDO FILHO, Márcio Ângelo Nunes; SILVA, Antônio Nelson Rodrigues. **Uma Avaliação Retrospectiva de Belém do Pará sob a Ótica da Mobilidade Sustentável**. *Transportes*, 2013: 13-20.
- BARBOSA, Rodolpho Pinto. **A Questão do Método Cartográfico**. *Revista Brasileira de Geografia*, 1967: 117-128.
- BERNARDELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora. **Contribuição ao Debate sobre o Urbano e o Rural**. Em: *Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e rural*, por Maria Encarnação Beltrão Spósito e Arthur Magon Whitacker, 33-52. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- BRASIL. **O Desafio da Mobilidade Urbana**: Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015.
- CÂMARA, Gilberto; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira; MEDEIROS, José Simeão. **Fundamentos Epistemológicos da Ciência da Geoinformação**. Em: *Introdução à Ciência da Geoinformação*, por Gilberto Câmara, Clodoveu Davis e Antônio Miguel Vieira Monteiro, 129-145. São José dos Campos: INPE, 2001.
- CÂMARA, Gilberto; DAVIS e Clodoveu. **Introdução**. Em: *Introdução à Ciência da Geoinformação*, por Gilberto Câmara, Clodoveu Davis e Antônio Miguel Vieira Monteiro, 1-5. São José dos Campos: INPE, 2001.
- CAPEL, Horácio. **Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español**. *Revista de geografía*, [en línea], 1974, Vol. 8, Núm. 1: 1956.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira; SENA, Lucinda Freitas de Assis; SANTOS, Ricardo Bruno Nascimento; CRUZ, Sandra Helena Ribeiro. **A estrutura socioespacial da Região Metropolitana de Belém**: de 1990 a 2000. *Novos Cadernos NAEA*, Dezembro 2006: 143-183.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; NEGRÃO, Marcília Regina Gama Negrão; PEREIRA, Glaydson de Jesus Cordovil. **A Expansão da RM de Belém**: reflexões sobre os

desdobramentos de investimentos oficiais em habitação. Caderno Metrôpoles -SP, 2012: 441-461.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Tragédia Urbana**. Em: A Cidade como Negócio, por Ana Fani Alessandri Carlos, Danilo Volochko e Isabel Pinto Alvarez, 43-63. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. **Dinâmica Urbana e Metropolização**. Em: Metropolização do Espaço: Gestão territorial e relações Urbano-rurais, por Álvaro Ferreira, João Rua, Gláucio José Marafon e Augusto César Pinheiro Silva, 35-52. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

_____. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Contexto, 2012.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **Belém: da Formação da Cidade à Atuação dos Agentes do Sistema de Transporte Urbano**. Em: Belém dos 400 anos: Análises Geográficas e Impactos Antropogênicos, por Christian Nunes da Silva, Luziane Mesquita da Luz, Franciney Carvalho da Ponte e José Edilson Cardoso Rodrigues, 275-296. Belém: GAPTA-UFGPA, 2017.

_____. **O uso do SIG aplicado ao Subsistema de Transporte Público de Passageiros: análise das linhas de ônibus integradas aos terminais de passageiros da Universidade Federal do Pará (2008 - 2011)**. Belém: UFGPA - Faculdade de Geografia e Cartografia (Trabalho de Conclusão de Curso), 2012.

_____. **PROJETO CARTOGRÁFICO E A PESQUISA: a implementação da escrita gráfica nos princípios geográficos e o tripé Geografia – Cartografia – Geoinformação**. Revista InterEspaço, 17 de Setembro de 2019: 1-17.

_____. **Transporte Público de Passageiros: uma Análise sobre as Territorialidades das Empresas de Ônibus Urbano Regulamentadas na Região Metropolitana de Belém 2000-2012**. Belém: UFGPA - Programa de Pós- Graduação em Geografia (Dissertação), 2015.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira; SOMBRA, Daniel; SILVA, Christian Nunes; LIMA, José Júlio Ferreira. **Novas Territorialidades do Sistema de Transporte Público de Passageiros: Estratégias para Continuidade dos Agentes Operadores (2008-2012)**. Boletim Amazônico de Geografia, v. 1, p. 94-104, 2014.

CASTRO, Frederico do Valle Ferreira de; FILHO, Britaldo Silveira Soares; VOLL, Eliane. **Cartografia Temática**. Minas Gerais: Universidade Federal de Minas Gerais, 2004.

CAXITO, Fabiano, et al. **Logística: Um Enfoque Prático**. São Paulo: Saraiva, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Os Estudos de Redes Urbanas no Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, 1967: 93-115.

_____. **Sobre Agentes Sociais: Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão**. Em A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios, por Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes Souza e Maria Encarnação Spósito, 41-51. São Paulo: Contexto, 2014.

FETRANSPOR - Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro. **2012 Alternativas tecnológicas para ônibus no Rio de Janeiro**. Relatório Final, Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 2012.

FITZ, Paulo Roberto. **Geoprocessamento Sem Complicação**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

GOMES, Paulo Michel da Silva; LIMA, José Júlio Ferreira. **Análise Urbanística de Empreendimentos Localizados na Área de Expansão da Rodovia Augusto Montenegro, Belém do Pará**. Belém: Relatório Final de Bolsa de Iniciação Científica - UFPA, 2015.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Os Limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil**: análise comparativa das funções públicas de interesse comum. Relatório de Pesquisa, Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **La production de L'espace** (1974). Edição: Ion Martinez Lorea. Tradução: Juan Marques. Madrid: Gracel Associados. Alcobendas, 2013.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, Chélen Fischer de. **O Processo Sociotécnico de Eletrificação na Amazônia**: Articulação e Contradições entre Estado, Capital e Território (1890 a 1990). Rio de Janeiro: UFRJ - Tese Doutorado, 2007.

LENCIONI, Sandra. **Metropolização do Espaço**: Processos e Dinâmicas. Em: **Metropolização do Espaço: Gestão Territorial e Relações urbano-rurais**, por Álvaro Ferreira, João Rua, Glauco José Marafon e Augusto César Pinheiro da Silva, 17-34. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

MAMANI, Hernán Armando. **Crescimento do Transporte Informal e circuitos da economia urbana e regional**: aplicação da teoria de Milton Santos na análise do fenômeno a partir dos anos 1990. Cadernos IPPUR, 2007: 155-173.

MANZON, Jean. **A Luta Pelo Transporte Público em São Paulo**. Digital. Direção: Jean Manzon. Produção: Jean Manzon. Elenco: DANA-MANZON. DANA, 1952.

MATELA, Igor Pouchain. **Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

MERCÊS, Simaia do Socorro Sales das. **TRANSPORTE URBANO POR ÔNIBUS NA ÁREA METROPOLITANA DE BELÉM (1966/83)**: A Formação da Questão. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU. Universidade de São Paulo - USP (Dissertação de Mestrado), 1998.

MONTE-MÓR, Roberto. L. **A cidade e o urbano. As cidades da cidade**. Belo Horizonte: UFMG, p. 185-197, 2006.

NASCIMENTO, José Renato Carneiro do. **História e Cidade: Compendo lugar de memórias na ocupação "Che Guevara" percursos pela História, Memória e Antropologia.** José Renato Carneiro do Nascimento: UFPA - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Mestrado em História Social da Amazônia, 2008.

NEL-LO, Oriol. **El Mañana no Está Escrito: notas sobre la crisis económica en las ciudades europeas.** Em: Metropolização do Espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais, por Álvaro Ferreira, João Rua, Glaucio José Marafon, Augusto César Pinheiro Silva e Org., 75-96. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

NETO, José Maria Bezerra. **A Conquista Portuguesa na Amazônia.** Em: Pontos de História da Amazônia, por Antonio Alves Filho, José Alves Filho e José Maria Bezerra Neto Neto, 11-26. Belém: Paka-Tatu, 2001.

PEDROSO, Frederico Ferreira Fonseca; NETO, Vicente Correia Lima Neto. **Transportes e Metrôpoles: Aspectos da Integração em Regiões Metropolitanas.** Texto para Discussão - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 01 de Julho de 2015: 39.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Problemas de colonização e uso da terra na Região de Bragantina no Estado do Pará.** Belém: EDUFPA, 1967.

PORTELA, Roselene de Souza. **PLANEJAMENTO, PARTICIPAÇÃO POPULAR: EXPERIÊNCIA DO PROJETO DE MACRODRENAGEM DA BACIA DO UNA (BELÉM-PA).** Belém: UFPA - NAEA (Dissertação de Mestrado), 2005.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia Amazônias.** São Paulo: Contexto, 2012.

RAFFESTIN, Claude. **A Produção das Estruturas Territoriais e sua Representação.** Em: TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADES: TEORIAS, PROCESSOS E CONFLITOS, por Marcos Aurélio Saquet e Eliseu Savério Sposito, 17-36. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Das frágeis conexões às múltiplas interações: estruturação e periodização da rede urbana do nordeste paraense.** Anais do XI Encontro Nacional da Anpege: a diversidade da geografia brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação. Presidente Prudente: Anpege, 2015. 5909-5920.

_____. **Dispersão metropolitana e novas formas urbano-regionais: uma proposta para o reconhecimento e a delimitação da cidade-região de Belém.** Ateliê Geográfico, 2018: 132-154.

_____. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará: particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal.** Presidente Prudente: UNESP - Tese (Doutorado em Geografia), 2017.

_____. **TERRITÓRIOS, TERRITORIALIDADES E REORDENAMENTOS DAS PRÁTICAS TURÍSTICAS NAS PRAIAS DE RIO DA ORLA OESTE DE MOSQUEIRO, BELÉM/PA.** GeoAmazônia, 2014: 123-143.

ROCHA, Gilberto de Miranda; LIMA Ailton Pires de. **A Criação de Novos Municípios e o Ordenamento Territorial no Estado do Pará.** Em: Territórios de Desenvolvimento e Ações Públicas, por Gilberto de Miranda Rocha, Sonia Barbosa Magalhães, Pierre Teisserenc e (Org), 209-230. Belém: Ed. UFPA, 2009.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Desigualdades Socioespaciais** - A Luta pelo Direito à Cidade. Em: Cidades, por Brasil, 73-88. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

RODRIGUES, Eliene Jaques. **Banidos da Cidade e Unidos na Condição Cidade Nova**: espelho da segregação em Belém. Belém: NAEA-UFPA, 1998.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso. Produção das Desigualdades Socioespaciais em Cidades Médias Amazônicas: Análise de Santarém e Marabá - Pará. Presidente Prudente: UNESP (Tese), 2015.

_____. **Urbanização e cidade**: abordagem acerca da cidade de Ananindeua, Pará. Em: Perspectivas e análise do espaço geográfico. Dinâmicas urbano-regionais e ordenamento territorial, por Christian Nunes da Silva, João Márcio Palheta da Silva e Jovenildo Cardoso Rodrigues, 333-350. Belém: Gapta- Ufpa, 2018.

SANTOS, César Simoni. **Do Lugar Como Negócio À Cidade Como Negócio**. Em: A Cidade Como Negócio, por Ana Fani Alessandri Carlos, Danilo Volochko e Isabel Pinho Alvarez, 13-41. São Paulo: Contexto, 2015.

SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. **História da Cidade de Belém**: intervenções urbanísticas e produção do espaço na orla fluvial. Em: XVIII - Encontro Nacional de Geógrafos - A construção do Brasil: geografia, ação política e democracia. São Luís, Maranhão: AGB, 2016. s/d.

SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar**: São Paulo: Edusp, 2008 - a.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. São Paulo: Edusp, 2008 c.

_____. **Por uma Geografia Nova**: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: EdUsp, 2012.

_____. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SILVA, André Luiz Bezerra da. **Circulação, Transporte e Espaço Urbano**. Em: Revista de Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora, 2011: 1-9.

SILVA, Marcos Jonatas Damasceno da, BORDALO Carlos Alexandre Leão. **OCUPAÇÃO URBANA, USO DA TERRA E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NA BACIA DO IGARAPÉ MATA FOME EM BELÉM, PARÁ**. Em: XVII - Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada e I Congresso Nacional de Geografia Física, 2017: 430-441.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte Público, Mobilidade e Planejamento Urbano**: Contradições Essenciais. Em: Estudos Avançados, 2013: 41-53.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do Espaço Urbano: Escalas, Diferenças, e Desigualdades Socioespaciais**. Em: A Produção do espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios, por Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes Souza e Maria Encarnação Beltrão Sposito, 123-146. São Paulo: Contexto, 2012.

_____. **Segregação Socioespacial e Centralidade Urbana.** Em: A Cidade Contemporânea: Segregação Espacial, por Pedro de Almeida Vasconcelos, 61-93. São Paulo: Contexto, 2013.

TOBIAS, Maísa Sales Gama. **Custo Transporte e Indicadores de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Belém.** Belém: Unama, 2005.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da. **Formação Metropolitana de Belém (1960-1997).** Belém: Paka-Tatu, 2016.

ULIAN, Flávia. **Sistemas de Transportes Terrestres de Passageiros em Tempos de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de São Paulo.** Em: São Paulo: Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - USP, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e Meio Ambiente: Conceitos e Informações para Análise de Impactos.** São Paulo: Annablume, 2006.

_____. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

REFERÊNCIAS ON-LINE

ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html> (Acesso em, 19 de fevereiro de 2020).

ALEXANDRE, Vinicius. *Ônibus Brasil*. 29 de Agosto de 2015 n. <https://onibusbrasil.com/viniciusalexandre/3601872> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

BARBALHO, Jader. “Jader Barbalho.” *Artigos, Notícias & Atuação no Senado*. 9 de Maio de 2010. <http://www.jaderbarbalho.com/v3/index.php/2010/05/09/a-ponte-de-outeiro/> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

BELÉM PREFEITURA MUNICIPAL. Lei 7.682 de 1994. Regionalização Administrativa do Município de Belém, Delimitando os Respetivos Espaços Territoriais dos Distritos Administrativos. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/1994/768/7682/lei-ordinaria-n-7682-1994-dispoe-sobre-a-regionalizacao-administrativa-do-municipio-de-belem-delimitando-os-respectivos-espacos-territoriais-dos-distritos-administrativos-e-da-outras-providencias> (Acesso em, 14 de fevereiro de 2020).

BRASIL - Conselho Nacional do Meio Ambiente. “RESOLUÇÃO CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986.” *Ministério do Meio Ambiente*. 6 de Maio de 1986. <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=41> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

BRASIL. “LEI COMPLEMENTAR Nº 14, DE 8 DE JUNHO DE 1973.” *Presidência da República - Casa Civil*. 8 de Junho de 1973. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp14.htm (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

_____. “MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO; PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. <http://pac.gov.br/sobre-o-pac> (Acesso em, 12 de maio de 2020).

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. *Ônibus Brasil*. 28 de Novembro de 2017. <https://onibusbrasil.com/carlosjorge319/5795556> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2019).

CARVALHO, Regis. *Ônibus Brasil*. 22 de Janeiro de 2012. <https://onibusbrasil.com/regiscarvalho/802483> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2019)

CDP - Companhia Docas do Pará. *Secretaria de Portos - Companhia Docas do Pará - Autoridade Portuária*. 1 de Janeiro de 2019 b. <https://www.cdp.com.br/terminal-de-outeiro> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

_____. *Secretaria de Portos - Companhia Docas do Pará - Autoridade Portuária*. 1 de Janeiro de 2019 a. <https://www.cdp.com.br/terminal-de-miramar> (Acesso em, 17 de Julho de 2019).

DIÁRIO DO PARÁ. “Falência Provoca Suposta Venda Irregular de Bens.” *DIÁRIO DO PARÁ*. 10 de Abril de 2012. <https://amp.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-196264-falencia-provoca-suposta-venda-irregular-de-bens.html> (Acesso em, 03 de Janeiro de 2018).

DIOCESE DE BELÉM. Católica, Igreja. “Arquidiocese de Belém.” *Diocese de Belém*. 21 de Dezembro de 2018. <https://arquidiocesedebelem.com.br/local/> (Acesso em, 10 de Maio de 2019).

FAU. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Laboratório Virtual - ITEC/UFPA. *Faculdade de Arquitetura e Urbanismo*. 15 de Março de 2018. <https://fauufpa.org/2018/03/15/curtume-santo-antonio-de-sobral-irmaos-s-a/> (Acesso em, 24 de Abril de 2019).

FURTADO, Adrielson. “Ananindeua - Curiosidades sobre o Curtume e Vila Maguary.” *ANANINDEUA (PA)*. 10 de Maio de 2010. <http://adrielsonfurtado.blogspot.com/2010/05/curiosidades-sobre-o-curtume-e-vila.html> (Acesso em, 27 de Julho de 2019).

G1 PARÁ. *G1 Pará*. 27 de Novembro de 2015. <http://g1.globo.com/pa/para/belem-400-anos/noticia/2015/11/jornalista-resgata-memoria-de-belem-nas-redes-sociais.html> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

HUBFS, Hospital Universitário Bettina Ferro de Souza. <https://www.portal.ufpa.br>. 23 de Outubro de 2018. <https://www.portal.ufpa.br/index.php/ultimas-noticias2/9208-hospital-bettina-ferro-celebra-25-anos-de-historia-no-para> (Acesso em, 10 de Julho de 2019).

HUJBB, Hospital Universitário João de Barros Barreto. <http://www.barrosbarreto.ufpa.br>. 28 de Agosto de 2013. <http://www.barrosbarreto.ufpa.br/index.php/institucional/historico> (Acesso em, 10 de Julho de 2019).

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -. “Biblioteca IBGE - Ananindeua (PA); Bebidas; Indústrias; Pará.” *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. 31 de Dezembro de 1983 d. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443989> (Acesso em, 27 de Dezembro de 2019).

_____. “Biblioteca IBGE - Palácio Executivo: Ananindeua, PA.” *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* -. 31 de Dezembro de 1983 a. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443990> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -. “Biblioteca IBGE - Rodovia BR-316: Ananindeua, PA.” *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. 31 de Dezembro de 1983 c. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443994> (Acesso em, 27 de Julho de 2019).

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. “Biblioteca IBGE - Praça Matriz: Ananindeua, PA.” *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. 31 de Dezembro de 1983 b. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443992> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. s.d. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1216> (Acesso em, 17 de 11 de 2018).

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. s.d. <http://portal.iphan.gov.br/> (Acesso em 20 de Novembro de 2018).

JACÓ, Lucas. *Ônibus Brasil*. 13 de Maio de 2017 o. <https://onibusbrasil.com/empresasdopara/5048732> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 17 de Maio de 2015 k. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3362914> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 20 de Abril de 2019 j. <https://onibusbrasil.com/empresasdopara/3487440> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 11 de Agosto de 2019 i. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/7380413>. (Acesso em, 3 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 31 de Dezembro de 2019 h. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/7380413> (Acesso em, 3 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 18 de Março de 2019 g. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6740173> (Acesso em, 3 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 1 de Maio de 2019 f. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6695162> (Acesso em, 3 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 6 de Março de 2019 e. <https://onibusbrasil.com/02a80016aaf6c6909c04f6be839f554e/6627218> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 11 de Janeiro de 2019 d. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6455232> (Acesso em, 1 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 16 de Março de 2019 c. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6578262> (Acesso em, 1 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 17 de Março de 2019 b. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6578672> (Acesso em, 20 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 16 de Abril de 2019 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/665690> (Acesso em, 20 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 31 de Julho de 2018 f. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6038376> (Acesso em, 16 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 30 de Setembro de 2018 e. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6192470> (Acesso em, 25 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 8 de Maio de 2018 d. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5926850> (Acesso em, 20 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 26 de Maio de 2018 c. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5962832> (Acesso em, 1 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 18 de Março de 2018 b. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5816436> (Acesso em, 20 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 1 de Agosto de 2018 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6081248> (Acesso em, 20 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 29 de Junho de 2017 p. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5160150> (Acesso em, 1 de Abril de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 29 de Junho de 2017 n. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5160018> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 19 de Dezembro de 2017 m. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5034513> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 02 de Agosto de 2017 l. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5245628> (Acesso em, 18 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 25 de junho de 2017 k. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5223073> (Acesso em, 29 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 29 de Dezembro de 2017 j. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5616078> (Acesso em, 16 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 16 de Junho de 2017 i. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5128231> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 8 de Agosto de 2017 h. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5260340> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 23 de Junho de 2017 g. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5144218> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 5 de Fevereiro de 2017 f. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/4816436> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 30 de Julho de 2017 e. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5236332> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 27 de Janeiro de 2017 d. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/4792828> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 2 de Junho de 2017 c. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5096535> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 12 de Junho de 2017 b. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5119847> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 15 de Maio de 2017 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5055185> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 28 de Março de 2016 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/4088194> (Acesso em, 18 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 12 de Junho de 2015 l. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3427107> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 1 de Janeiro de 2015 k. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3031746> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 15 de Maio de 2015 j. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3357466> (Acesso em 16 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 25 de Março de 2015 i. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3383028> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 21 de Abril de 2015 h. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3300561> (Acesso em, 28 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 20 de Maio de 2015 g. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3370467> (Acesso em, 3 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 7 de Abril de 2015 f. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3269321> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 27 de Março de 2015 e. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3241932> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 28 de Março de 2015 d. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3318573> (Acesso em, 2 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 18 de Março de 2015 c. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3293293> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 3 de Novembro de 2015 b. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3613540> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 1 de Agosto de 2015 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3540405> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 31 de Julho de 2014 a. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/2679441> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 10 de Julho de 2015 m. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/3489838> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

_____. *Ônibus Brasil*. 27 de Junho de 2017 q. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5154194> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

_____. *Ônibus Brasil*. 17 de Julho de 2018 g. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6055358> (Acesso em, 23 de Dezembro de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 28 de Julho de 2018 h. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/6075354> (Acesso em 1 de Maio de 2020).

_____. *Ônibus Brasil*. 14 de Julho de 2017 r. <https://onibusbrasil.com/lucasjaco/5195121> (Acesso em, 1 de Maio de 2020).

LUIZ, Arthur. *Ônibus Brasil*. 22 de Fevereiro de 2017. <https://onibusbrasil.com/artbus123/4859220> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

MENDES, Salomão. “Belém Antiga.” *Belém Antiga*. 26 de Novembro de 2014c. <http://belemantiga.blogspot.com/2014/11/guama-triste-e-desconhecida-historia.html> (Acesso em, 04 de Maio de 2019).

_____. “Belém Antiga.” 17 de Outubro de 2014 b. <http://belemantiga.blogspot.com/2014/10/mosqueiro-pelos-caminhos-da-pata-choca.html> (Acesso em, 14 de Julho de 2019).

_____. “Belém Antiga.” 20 de Outubro de 2014 a. <http://belemantiga.blogspot.com/2014/10/urbanidades-quando-o-ver-o-peso-era-uma.html> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

_____. “Belém Antiga.” *Belém Antiga*. - de Novembro de 2014. <http://belemantiga.blogspot.com/2014/11/segunda-guerra-o-fundamental-papel-de.html> (Acesso em, 31 de Março de 2019).

_____. “Belém Antiga.” <http://belemantiga.blogspot.com>. 27 de Novembro de 2017. <http://belemantiga.blogspot.com> (Acesso em, 17 de Novembro de 2018).

MERCÊS, Simaia. *Jornal Beira Rio*. 12 de Abril de 2010. <http://jornalbeiradorio.ufpa.br/novo/index.php/2010/112-edicao-82/1030-ha-mais-de-20-anos-sem-mudancas-ou-melhorias> (Acesso em, 12 de Julho de 2019).

NASCIMENTO, Odair Ferreira do. *Ônibus Brasil*. 16 de Janeiro de 2019 a. <https://onibusbrasil.com/odairferreira2430901/6440305> (Acesso em 1 de Maio de 2020).

_____. *Ônibus Brasil*. 7 de Janeiro de 2019 b. <https://onibusbrasil.com/odairferreira2430901/6418925> (Acesso em, 2 de Maio de 2020).

NOSTALGIA Belém. *Nostalgia Belém*. 14 de Junho de 2018 a. <https://www.facebook.com/nostalgiabelem/photos/a.186456074809796/1643002872488435/?type=3&theater> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

_____. *Nostalgia Belém*. 14 de Junho de 2018 b. <https://www.facebook.com/nostalgiabelem/photos/a.325453034243432/1517981038323953/?type=3&theater> (Acesso em, 12 de Fevereiro de 2020).

_____. “Nostalgia Belém.” *Facebook*. 3 de Julho de 2014. www.nostalgiabelem.com (Acesso em, 15 de Julho de 2019).

PARÁ. “Políciais civis da DRCO prendem envolvidos em desmanches de ônibus.” *Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social*. 30 de Dezembro de 2013. <http://www.segup.pa.gov.br/policiais-civis-da-drcoprendem-envolvidos-em-desmanches-de-C3%B4nibus> (Acesso em, 2019 de Abril de 2019).

PARÁ. Refúgio de Vida Silvestre Metrópole da Amazônia. Disponível em: <https://ideflorbio.pa.gov.br/unidades-de-conservacao/regiao-administrativa-de-belem/refugio-de-vida-silvestre-metropole-da-amazonia/2019> (Acesso em, 31 de Março de 2020).

ROSÁRIO, Ramon Gonçalves do. *Ônibus Brasil*. 10 de Junho de 2015 a. <https://onibusbrasil.com/empresasdopara/334899> (Acesso em, 31 de Março de 2017).

SANTOS, Marcelo. *Ônibus Brasil*. 25 de Outubro de 2014. <https://onibusbrasil.com/marcelosantos/2863483> (Acesso em, 31 de Março de 2017).

SILVA, Cássio. “Museu Nacional - Casa Civil - Presidência da República - Arquivo Nacional.” *Arquivo Nacional*. 25 de Janeiro de 2013. https://www.youtube.com/watch?v=6v_FRtCnt2U (Acesso em, 14 de Julho de 2019).

SOUSA, Guilherme José Silveira de. *Ônibus Brasil*. 23 de Abril de 2018 b. <https://onibusbrasil.com/guilhermejssousa/5894694> (Acesso em, 18 de Agosto de 2019).

_____. *Ônibus Brasil*. 8 de Fevereiro de 2018 a. <https://onibusbrasil.com/guilhermejssousa/5722438> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

_____. “Ônibus Brasil.” *Ônibus Brasil*. 7 de Novembro de 2014. <https://onibusbrasil.com/guilhermejssousa/2894333> (Acesso em, 1 de Julho de 2019).

TV Liberal. *G1 Pará*. 29 de Setembro de 2016. <http://g1.globo.com/pa/para/videos/v/veja-na-integra-o-debate-para-a-prefeitura-de-belem/5342050/> (Acesso em, 14 de Julho de 2019).

APÊNDICE: REGISTROS DE PESQUISA DE CAMPO

Ao longo dos anos de pesquisa dedicada aos transportes um grande acervo de registros foi organizado, alguns registros foram publicados no diretório do site Ônibus Brasil, em galeria de: <https://onibusbrasil.com/carlosjorge319>.

No entanto, destacamos os principais momentos de levantamento e checagem de campo, conforme a figura a seguir:

Fig. Registros fotográficos de levantamentos de campo nos anos de 2018 e 2019.



Fonte: o Autor (2018-2019).

Os registros fotográficos desta tese compõem um amplo acervo consolidado nas visitas em campo.

ANEXO: OPERAÇÃO CORUJÃO MATÉRIAS NO SITE DA SEMOB (2014-2015).

Acervo digital das matérias veiculadas no site da Superintendência Executiva de Mobilidade urbana de Belém (SeMOB) sobre a Operação Corujão ocorridas entre 2014 e 2015, conforme as figuras 61 e 63, organizadas nesta pesquisa de tese.

Sete empresas são suspensas ou têm ônibus lacrados pela SeMOB » SeMOB

Page 1 of 2

Sete empresas são suspensas ou têm ônibus lacrados pela SeMOB



Ação da SeMOB autua empresas de ônibus com irregularidades técnicas, acúmulo de infrações e pendências administrativas e financeiras no órgão.

A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém tomou medidas enérgicas contra sete empresas de ônibus que apresentavam irregularidades. Duas delas tiveram ônibus lacrados e impedidos de rodar, quatro foram totalmente suspensas das operações pelos próximos 60 dias, e uma delas perdeu três de suas cinco linhas.

As empresas totalmente suspensas de operar pelos próximos 60 dias são: Expresso Michele (linhas Benevides - Presidente Vargas, Benevides São Brás e Benevides Pátio Belém), Alternativa (linhas Itaiteua/Outeiro São Brás), Viaje Bem (Mosqueiro - São Brás) e Via Urbana (Castanheira - Presidente Vargas). Nelas foram encontradas diversas irregularidades técnicas quanto à qualidade da frota, acúmulo de infrações e muitas pendências administrativas e financeiras junto à SeMOB.

“Elas estavam ferindo vários artigos do regulamento de transporte e não houve outra alternativa senão suspendê-las, para que só retornem a operar se vierem a se regularizar”, justifica Maisa Tobias, superintendente da SeMOB

As empresas terão 60 dias para regularizar suas pendências junto ao órgão e, caso não o façam, perderão a concessão definitivamente. As linhas operadas por elas foram temporariamente assumidas por ônibus das empresas Aerobus, Via Norte e Belém-Rio, sem ônus ao serviço prestado à população.

Pelos mesmos motivos, a empresa Perpétuo Socorro já perdeu duas de suas quatro linhas – a Presidente Vargas e Marex Ver-o-Peso –, que passaram a ser administradas pela Rio Guamá; e foi obrigada a compartilhar a operação da Marex-Arsenal com outra empresa, a Monte Cristo. A Perpétuo Socorro manteve exclusividade na operação apenas da linha Marex-Felipe Patroni. “Tínhamos recorde de reclamação vindo da população do conjunto Marex e percebemos que a empresa não tinha condições de operar todas aquelas linhas, por isso precisamos fazer outra logística para atender à área de forma satisfatória”, pontua Maisa.

Placas adulteradas

Outras duas empresas que atendem em especial à população de Icoaraci e Outeiro – a Vip e a Viação Princesa – foram fiscalizadas na noite da última quarta-feira e tiveram 29 ônibus lacrados por estarem totalmente fora dos padrões de qualidade e segurança exigidos pela SeMOB. Muitos veículos estavam em péssimo estado de conservação (em especial com pneus carecas, estofados danificados, motores e suspensão quebrados, com elevador para deficiente físico inativo, para-brisas trincados, painéis danificados, etc), com documentação irregular e licenciamento vencido. “Geralmente quando está com o licenciamento atrasado é porque está com muita multa. Vamos puxar uma a uma”, diz Márcio Bello, coordenador de fiscalização de Transportes da SeMOB, à frente da operação Corujão.

No caso da empresa Vip, de 40 veículos fiscalizados 12 foram lacrados. “São ônibus que não têm condição de trafegabilidade”, destacou Márcio Bello. No caso da Princesa, dos 70 vistoriados, 17 foram lacrados e entre eles quatro em especial chamaram a atenção: três estavam com placas adulteradas de Salvador, e um com placa do município de Santa Isabel, o que configura um crime. “Os documentos são de Salvador e de Santa Isabel, mas a tarjeta da placa está com o nome de Belém, então significa que são placas adulteradas. Nenhum deles está registrado na SeMOB nem no Detran. Estes casos serão encaminhados ao departamento jurídico da SeMOB para que as empresas sejam chamadas a responder e tomadas as medidas legais e administrativas cabíveis”, explicou Márcio. Os ônibus com placas frias operavam nas linhas Outeiro-São Brás e Icoaraci Cidade Nova.

As duas empresas vistoriadas terão 15 dias para regularizarem a situação, quando a SeMOB retornará às garagens. Em caso de reincidência as empresas podem ser multadas novamente ou sofrer outras medidas administrativas, como a suspensão e a cassação definitiva. “Nosso maior patrimônio é o bem da coletividade. É prestar um bom serviço às pessoas. Esse trabalho do Corujão é constante, estamos sempre fazendo essas fiscalizações.

Operação Corujão

Estas suspensões e cassações de empresas de ônibus vêm ocorrendo desde 2013, quando foi deflagrada a Operação Corujão, uma operação de fiscalização contínua de garagens que faz um verdadeiro raio-x da situação de ônibus a ônibus.

Graças a essa fiscalização, em fevereiro deste ano houve a primeira cassação de empresas de ônibus por irregularidades. No caso, Viação Princesa e a Expresso Marajoara perderam a concessão das linhas que operavam no conjunto Marex, que passaram à responsabilidade da Belém-Rio, na época a melhor avaliada pelo Corujão.

“Aquele foi um momento histórico. Nenhuma empresa de Belém havia perdido a concessão de uma linha até então, e a população estava cansada de reclamar e não ter suas demandas atendidas. Agora estamos tomando medidas enérgicas, cobrando a melhoria na qualidade do transporte público. E quem não fizer a sua parte vai perder o direito de operar o serviço público de transporte”, destaca Maisa. Quem tiver denúncias sobre a falta de qualidade das linhas de ônibus pode fazer sua denúncia à SeMOB pelo 118, pelo Fale Conosco do site www.belem.pa.gov.br/semob e pelo Twitter @SeMOB_Bel.

Texto: Esperança Bessa

Foto: Alessandra Serrão – NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB)

Eurobus tem linhas de ônibus cassadas



Após a cassação das linhas da empresa Eurobus na noite de quarta-feira, quando diversas irregularidades administrativas foram detectadas e todos os 15 veículos vistoriados foram reprovados, sendo que 13 foram lacrados, a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém –SeMOB convocou imediatamente três empresas para assumir as linhas até então operadas por ela. As empresas Vialoc, Belém-Rio e Via Norte já iniciaram uma operação emergencial para garantir o serviço de transporte público para população e em até 30 dias deverão estar operando com veículos novos e totalmente adequados.

As linhas Tenoné – Pátio Belém e Tenoné – Presidente Vargas serão operadas pela Vialoc. Já a Tenoné-Ver-o-Peso e Paracuri-Ver-o-Peso ficarão com a Belém-Rio, enquanto a linha Paracuri-Ver-o-Peso via Soledad será transferida para a Via Norte. Uma das exigências da SeMOB para que as empresas assumissem o serviço era que todos os funcionários fossem absorvidos na mudança, o que foi reiterado em compromisso pelo prefeito Zenaldo Coutinho, que recebeu os representantes do Sindicato dos Rodoviários.

Zenaldo Coutinho garantiu que os 300 funcionários das empresas que perderam a concessão serão realocados em outras empresas que estão regulares e operando. “Meu compromisso é com os trabalhadores e com a população. Quero garantir ônibus novos e emprego para os rodoviários”, afirmou o prefeito.

Os rodoviários foram recebidos também na sede da SeMOB, onde a superintendente, Maisa Tobias, e o diretor geral, Gilberto Barbosa, fizeram todos os esclarecimentos quanto a nova operação e garantindo mais uma vez que a mão-de-obra não ficará desassistida. “Nossa obrigação é garantir o transporte de qualidade para a população e, assim como os ônibus não têm condições de trafegabilidade para quem viaja neles, também não têm condições para quem trabalha. A empresa não tem mais condições de operar, mas nós garantimos que os rodoviários serão absorvidos pelas novas empresas”, disse Maisa.

Operação Corujão

No ano passado, a empresa Eurobus já havia sido reprovada em uma outra operação de fiscalização e assinado um Termo de Ajustamento de Conduta, porém não sanou as irregularidades previstas no termo e teve durante a fiscalização todos os seus veículos reprovados, sem condições de trafegabilidade. Entre as principais irregularidades encontradas estavam bancos danificados – inclusive amarrados com barbante –, baratas – que são prova da falta de higiene –, pára-brisas trincados, janelas quebradas e elevadores para deficientes físicos sem funcionamento.

Desde 2013 a SeMOB tem feito operações de fiscalização nas empresas de ônibus, na chamada Operação Corujão, porque é realizada à noite, quando os coletivos são recolhidos às garagens. Na Operação Corujão são analisadas questões de qualidade do veículo, documentação, etc. Nos últimos dias, nove empresas foram fiscalizadas. Três delas – Forte, Vip e Princesa – tiveram num total 50 ônibus lacrados e impedidos de rodar pelos próximos 15 dias, até sanar as irregularidades. Seis tiveram linhas cassadas: Expresso Michele, Alternativa, Viaje Bem, Via Urbana, Perpétuo Socorro e, agora, Eurobus.

Texto: Nathalia Petta

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB)

Mais uma empresa de ônibus é tirada de circulação em Belém



Mais uma empresa de ônibus teve sua frota impedida de circular em Belém. Trata-se da viação Transportes Pinheiro, que operava no sistema com uma única linha – Guanabara/Presidente Vargas – e que teve todos os quatro ônibus reprovados na vistoria realizada na noite da última quarta-feira, 7, pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém. Entre as irregularidades, chamou a atenção dos fiscais que 100% da frota tinha irregularidades na documentação e placa, e um dos veículos estava com o eixo da direção remendado com massa adesiva do tipo Durepoxi.

Foram encontrados documentos de Ananindeua com placa de Belém, outros que informavam que a placa era da categoria particular (cinza) e estavam rodando com placa vermelha de aluguel, um veículo com impedimento judicial – e que por isso não poderia estar rodando – e outro com IPVA vencido desde 2011. Os quatro veículos estavam sem lacre nas placas. Do ponto de vista de estrutura dos veículos, além do problema com o eixo da direção foi encontrado outro ônibus com o eixo solto.

Outra irregularidade detectada é que a empresa registrou um endereço de garagem junto à SeMOB, e quando os fiscais chegaram não havia nenhum ônibus no local. “Achamos estranho e o funcionário não queria nos informar onde, de fato, estavam guardados os carros. Depois de muita insistência conseguimos o endereço do local, que não pode ser considerado uma garagem. É apenas um pátio improvisado, sem a mínima estrutura para abrigar os ônibus ou dar condições de trabalho aos funcionários”, diz Murilo Souza, diretor da SeMOB à frente da fiscalização da Transportes Pinheiro, que fez um Boletim de Ocorrência registrando todas as irregularidades de documentação dos veículos.

Simultaneamente à visita feita ao pátio da Transportes Pinheiro, uma outra equipe da SeMOB também fiscalizou a empresa Viação Guamá, que teve apenas dois veículos lacrados, de uma frota de 35 vistoriados. A empresa Forte, que já atua na linha Guanabara/Felipe Patroni, assumiu emergencialmente a linha Guanabara/Presidente Vargas. Como a Transportes Pinheiro é vinculada ao transporte público de Ananindeua, o impedimento da SeMOB é exclusivamente quanto à entrada dos veículos em Belém.

Balanço

Com a fiscalização de quarta-feira e a anterior, realizada na terça, 05, na empresa Transurb, que lacrou quatro veículos, já são 58 os ônibus impedidos de circular em Belém, sendo 40 pelo período de 15 dias, até que sejam feitas as adequações, e 18 permanentemente, por pertencerem às empresas Eurobus e Transurb, retiradas do sistema de transporte público de Belém.

“A cada fiscalização é uma surpresa e, quando achamos que já encontramos o pior, vem algo que nos deixa perplexos. Não bastassem as baratas e os pneus carecas, agora encontramos veículos com eixo solto, o que coloca em risco a vida das pessoas”, diz Maisa Tobias, superintendente da SeMOB. Ela diz que a chance para que as empresas se adequassem já foi dada, mas em vão. “As empresas dizem que foram pegadas de surpresa, mas na verdade a Operação Corujão iniciou no ano passado e acho que elas não levaram a sério a fiscalização. Já naquela época detectamos as primeiras irregularidades e demos tempo, conversamos, oferecemos condições para que elas se regularizassem”.

sem. Algumas até assinaram um Termo de Ajustamento de Conduta, mas não cumpriram. Então não teve jeito: tivemos que tirar essas empresas do sistema”, diz Maisa.

“Acreditamos que até o final dessa gestão teremos um transporte público digno em Belém. Para isso, estamos tirando do mercado esses empresários que não entendem que trabalham transportando vidas, e que precisam cuidar dos usuários que pagam pelo serviço e também de seus funcionários. A SeMOB não pode ser tolerante com empresa que não tem compromisso”, enfatiza Maisa.

A população pode ajudar a direcionar as fiscalizações fazendo denúncias sobre linhas sem condição de trafegabilidade pelo telefone 118 e pelo Fale Conosco do site www.belem.pa.gov.br/semob.

Texto: Esperança Bessa

Foto: Alessandra Serrão - NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB)

Empresa Belém Rio recebe fiscalização da Semob



A garagem da empresa de ônibus Belém Rio recebeu a Operação Corujão, da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob), na noite da última terça-feira, 2. Com uma garagem que apresentava veículos com bom estado de conservação, a Belém Rio teve seis veículos vistoriados e apenas quatro lacrados, de forma provisória, todos por questões mecânicas.

Entre os problemas mecânicos detectados estavam vazamento de óleo e em apenas um veículo o elevador para deficiente físico estava inoperante, mas a equipe de manutenção da empresa fez o reparo ainda durante a fiscalização, liberando imediatamente o veículo para circulação. Os lacres provisórios são uma forma de advertência da Semob, aplicadas em falhas de menor porte e de fácil e rápida solução, como é o caso do vazamento do óleo do motor.

“Nestes casos não é preciso lacrar o veículo de forma regulamentar, por 15 dias, porque a empresa consegue fazer a manutenção imediata. São ajustes que se faz rapidamente”, explica Márcio Bello, coordenador de fiscalização de transporte da Semob. Mas quando há o lacre provisório o empresário assina um termo de compromisso junto ao órgão, assegurando que fará a mudança imediata. “Assim, ele assume a responsabilidade caso não cumpra o acordado e o veículo venha a ter algum tipo de problema”, completa Maisa Tobias, superintendente da Semob.

Texto: Nathália Petta

Foto: Alessandra Serrão - NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOP)

Quatro empresas de ônibus desistem de operar em Belém



A partir deste sábado, 18, quatro empresas começam a sair da operação do transporte público de Belém: Viação Perpétuo Socorro, Viação Princesa, Transporte Vianorte e Vip Transportes. O serviço funcionará em sistema de transição entre as empresas que estão saindo e aquelas que estão assumindo as linhas, até que as novas empresas assumam completamente o serviço que inclui, entre outras coisas, a absorção dos funcionários daquela que encerra seus trabalhos.

As próprias empresas solicitaram a saída do sistema, alegando dificuldades em cumprir as determinações impostas pela Prefeitura de Belém quanto à qualidade do serviço, como a aquisição de veículos novos, cumprimento das ordens de serviço com horários determinados pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SeMOB), manutenção de local digno para os operadores do sistema (motoristas e cobradores) no final da linha com estrutura para a pausa entre viagens, investimento em capacitação dos operadores, pagamentos dos tributos e multas em dia.

“É importante destacar que nenhuma dessas empresas está sendo cassada. São elas que procuraram a Semob para entregar as linhas, alegando incapacidade técnica de cumprir as exigências que estamos fazendo em prol da qualidade do serviço à população”, justifica Maisa Tobias, superintendente da Semob. “Será feito um compartilhamento provisório de linhas, em que a empresa que sai e a empresa que entra trabalharão em conjunto por um período. É o tempo necessário para a chegada dos veículos novos que serão inseridos nas linhas e a absorção completa dos funcionários, que terão que dar baixa em carteira na empresa anterior para entrar na nova”, explica Maisa. “Ficou acertado junto às novas empresas que todos os veículos postos em circulação sejam de 2013 ou 2014, e que eles serão operados prioritariamente por estes funcionários que entrarão no quadro”, completa.

As linhas operadas pela Viação Princesa serão divididas entre Belém Rio (Icoaraci-São Brás, Outeiro-São Brás itinerário A e B, Fama-Fidélis-São Brás, Pratinha Ver-o-Peso, Outeiro-Presidente Vargas, Fama-Fidélis-Icoaraci, Águas Negras-São Brás, Icoaraci-Centro via Centenário, Paracuri-Ver-o-Peso, Mosqueiro-São Brás, Icoaraci-Cidade Nova itinerário A e B, Icoaraci-Almirante Barroso e Castanheira-Pátio Belém) e Vialoc (Icoaraci-Presidente Vargas, Icoaraci-Ver-o-Peso e Eduardo Angelim-Ver-o-Peso). A Viação Princesa ainda continuará com uma linha exclusiva, a Icoaraci-Paracuri-Castanheira, pelo prazo de 60 dias, quando outra empresa deverá assumi-la.

Da mesma forma, a Vip manterá pelos próximos 60 dias as linhas Icoaraci-UFPA e Icoaraci Castanheira. Todas as demais linhas operadas por ela serão repassadas à Belém Rio, também com um período de transição. São elas: Pratinha-Ver-o-Peso, Sideral-Shopping Castanheira, Sideral Praça Dom Pedro II, Sideral-Presidente Vargas, Tapajós-Ver-o-Peso, Icoaraci-Ver-o-Peso, Icoaraci-Almirante Barroso (itinerário A e B), Icoaraci-Presidente Vargas, Icoaraci-São Brás, Icoaraci-Cidade Nova, Outeiro-São Brás, Outeiro-Presidente Vargas, Fama-São Brás e Fé em Deus-Ver-o-Peso.

A Belém Rio absorverá quase todas as linhas da Vianorte: Castanheira-Ver-o-Peso, Sideral-Shopping Castanheira, Jardim Sideral-Praça Dom Pedro II, Sideral-Presidente Vargas, Tocantins-Presidente Vargas, Icoaraci-Almirante Barroso, Icoaraci-São Brás, Outeiro-São Brás, Icoaraci-Marituba, Icoaraci-Centro, Icoaraci-Centro Comercial. A exceção é a linha Icoaraci-Marituba, que ficará com a Barata Transportes.

Completando este pacote de mudanças, a Perpétuo Socorro, a partir do dia 30 de outubro, deixará gradativamente de operar a linha Marex-Felipe Patroni, a última que ainda estava sob sua responsabilidade, visto que a empresa já havia tido as linhas Marex-Arsenal (que passou para a empresa Monte Cristo) e Marex-Presidente Vargas e Marex Ver-o-Peso (que passaram à Rio Guamá) cassadas durante a Operação Corujão realizada pela Semob no mês de julho.

Com a absorção das linhas por empresas melhor estruturadas para atender à demanda, Maisa Tobias diz que a população será amplamente beneficiada. “Só ficará no sistema quem tem condições de atender a todas as exigências mínimas de qualidade. A população de Belém merece um transporte público digno”, ressalta.

"Neste período de transição vamos operar temporariamente com veículos que a empresa já tem, anos 2011, 2012 e 2013. Mas todas essas linhas que vamos assumir serão em breve atendidas por alguns dos 191 ônibus novos que estamos adquirindo. Inclusive, haverá dez com ar condicionado, algo nunca ofertado para a comunidade de áreas como Icoaraci e Outeiro. Serão, respectivamente, quatro veículos com ar condicionado para atender a população de Outeiro e seis para Icoaraci", antecipa Edgar Romero Rodrigues Alves, da Belém Rio.

Texto: Esperança Bessa

Foto: Alessandra Serrão - NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB)

Auditoria da empresa Belém Rio já inicia com dois veículos lacrados



Uma operação realizada na noite de terça-feira, 19, deu início a uma auditoria na sede da empresa Belém Rio, a maior em circulação na capital paraense. A auditoria, que integra a Operação Corujão, visa avaliar a qualidade dos ônibus, e levou em consideração não só aspectos físicos e estruturais dos veículos, mas também questões de documentação. Durante a operação, dois veículos foram imediatamente lacrados.

“É uma auditoria de frota para atualização cadastral, porque existe uma conta que não bate. Esta é a maior empresa e considerada até uma das melhores, mas precisamos averiguar se com a dimensão que ela tomou, está dando conta de fazer o atendimento com qualidade, porque a própria empresa não conseguiu nos fornecer todos os dados que solicitamos”, justifica a titular da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob) Maisa Tobias. “Também temos denúncias de que a empresa não está cumprindo o itinerário em determinadas linhas e de que faltam assentos em alguns veículos, por isso é importante essa verificação”, pontua.

Entre os veículos lacrados, um apresentava problemas como vazamento de óleo do motor e o banco do cobrador encontrava-se preso com um pedaço de madeira; outro não tinha os assentos preferenciais para gratuidades. Os veículos ficam impedidos de circular até regularizarem a situação e sanarem os problemas.

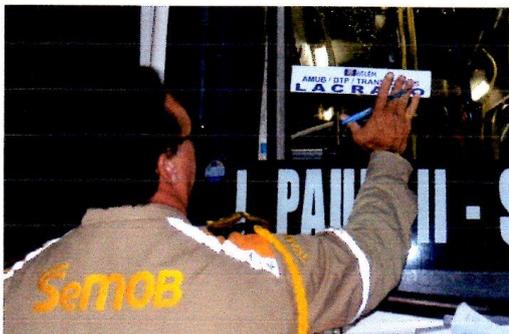
Por se tratar da empresa com maior frota, com mais de 300 ônibus que circulam em 42 linhas, a Operação Corujão na Belém continuará por tempo indeterminado. “Quanto a parte mecânica vamos fazer uma vistoria por amostragem de 20% da frota. Já quanto à documentação, vamos olhar 100% e ficar aqui o tempo necessário para obter todas as informações”, avisa Maisa Tobias.

Texto: Esperança Bessa

Foto: Alessandra Serrão – NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB)

Operação flagra irregularidades e retira ônibus de circulação



Com o objetivo de garantir mais segurança e qualidade no transporte público a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob) retomou as fiscalizações da Operação Corujão nas garagens das empresas de ônibus para verificar as condições dos coletivos e retirar aqueles sem condições adequadas de segurança para a população.

Na noite desta segunda-feira, 26, a primeira operação de 2015 ocorreu na Transporte Canadá, que opera as linhas Alcindo Cacela – José Malcher, Domingos Marreiros – Ver-o-Peso e Castanheira Pátio Belém. Dos 21 veículos vistoriados, 6 foram lacrados e não podem circular. Outros 15 receberam lacre parcial, ou seja, podem circular mas terão que se adequar por possuírem desconformidades leves, que não afetam a segurança dos passageiros.

“Recebemos diversas reclamações de usuários de que os coletivos estariam com problemas e avarias. Avaliamos principalmente os equipamentos de acessibilidade, os itens de segurança, mecânica dos veículos e condições higiênicas dos bancos e equipamentos”, explicou Joaquim França, coordenador de fiscalização de transporte da Semob.

Na garagem os principais problemas encontrados foram elevadores de acessibilidade inoperantes, vazamento de óleo do motor, pneus carecas, vidros trincados e extintores de incêndio com prazo de validade vencido. Agora, a empresa tem 15 dias para adequar tanto os veículos lacrados quanto os demais e deverá passar por uma nova vistoria da Semob.

Em 2014 a Operação Corujão, mudou o transporte da capital e reduziu o número de empresas que operavam no sistema já que, quem não estava adequado, desde as condições de trafegabilidade, higiene, manutenção e mecânica, foi autuado e teve ônibus impedidos de circular.

“Não podemos deixar circulando veículos que estão dando sinais claro de problemas de manutenção. Um pneu careca, principalmente nesta época de chuvas, pode causar acidentes graves. Vazamento de óleo indica sinais de problemas no motor e um extintor vencido não tem nenhuma utilidade em caso de acidente. Isso sem falar nos elevadores, nenhum veículo com elevador inoperante poderá circular pelas vias”, alertou França ao avaliar a operação.

Texto: Nathalia Petta

Foto: Tássia Barros – Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOb)

Garagem da empresa Monte Cristo recebe Operação Corujão



A garagem da empresa de ônibus Monte Cristo recebeu a 'Operação Corujão', da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), na noite da última quarta-feira, 20. Uma das garagens com melhor avaliação quanto à qualidade da estrutura, a Monte Cristo teve 12 veículos vistoriados e apenas quatro lacrados, todos por questões mecânicas, nas linhas Sacramento-Humaitá e Pedreira-Lomas.

Entre os problemas mecânicos detectados estavam falhas na caixa de marcha, de direção e no motor. A equipe de fiscalização da SeMOB ainda encontrou em um desses veículos lacrados falha ao acionar a luz de ré, bancos rasgados – tanto os de assentos de usuários, quanto os de motorista e cobrador – e piso liso, o que pode provocar acidentes no interior do coletivo. Outros sete veículos receberam lacres provisórios, o que significa que foram detectadas falha de menor porte e de fácil e rápida solução, como pneus carecas e para-brisas trincados.

“Nestes casos não é preciso lacrar o veículo de forma regulamentar, por 15 dias, porque a empresa consegue fazer a manutenção imediata. São ajustes que se faz rapidamente”, explica Márcio Bello, coordenador de fiscalização de transporte da SeMOB. Mas quando há o lacre provisório o empresário assina um termo de compromisso junto ao órgão, assegurando que fará a mudança imediata. “Assim ele assume a responsabilidade caso não cumpra o acordado e o veículo venha a ter algum tipo de problema”, completa Maisa Tobias, superintendente da SeMOB.

Texto: Esperança Bessa

Foto: Alessandra Serrão – NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB)

Garagem da Transuni recebe Operação Corujão da SeMOB



Falta de condições seguras de trafegabilidade e documentação irregular foram os motivos que levaram a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SeMOB) a lacrar cinco veículos da empresa Transuni, na noite desta quarta-feira, 12.

Os agentes de transporte da SeMOB foram até a garagem da empresa e constataram que havia ônibus com documentos em nome de outras empresas de transporte, o que é irregular, além de veículos com problemas no sistema de freio; elevadores para deficientes inoperantes, alguns até sem a botoeira de controle do equipamento; portas quebradas e com vedação inapropriada e tacógrafos, utilizados para medir a velocidade de veículo, sendo reutilizados inadequadamente.

“A nossa missão é sempre fiscalizar e garantir que a população de Belém tenha transporte de qualidade. Por isso, o trabalho tem sido feito de forma contínua em diversas garagens de empresas que operam no sistema de transporte público da capital. Os ônibus lacrados estão impedidos de circular até que essas falhas sejam totalmente sanadas”, explicou o diretor de trânsito da SeMOB, Murilo Souza.

A equipe de fiscalização de transporte da SeMOB vai voltar à garagem da empresa após 15 dias para avaliar novamente as condições dos veículos.

Texto: Nathalia Petta

Foto: Alessandra Serrão – NID/Comus

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB)

SeMOB realiza mais uma Operação Corujão



As fiscalizações nas garagens dos coletivos, a conhecida Operação Corujão, foi realizada novamente na noite da última quarta-feira (28). Desta vez a empresa Autoviária Paraense recebeu a visita dos fiscais de transporte e vistoriadores da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SeMOB em busca de avaliar os veículos que fazem as linhas Marituba, Almir Gabriel, Mário Couto e Júlia Seffer.

Dos 20 veículos vistoriados, 6 foram lacrados e impedidos de circular pela inoperância dos elevadores de acessibilidade, vazamento nos motores, pneus carecas e más condições na parte interna do veículo como buracos no teto dos coletivos e pisos escorregadios.

“Os pneus carecas na época de chuva são um perigo aos usuários, além disso, os buracos no teto fazem com que a chuva caia dentro do veículo e isso é inaceitável”, explicou Joaquim França, coordenador de fiscalização de transporte da SeMOB.

Agora, a empresa tem 15 dias para adequar tanto os veículos lacrados quanto os demais, que tinham algumas adequações a serem feitas mas que não comprometem que o veículo continuando operando enquanto a manutenção é realizada. Após esse prazo a SeMOB retorna a garagem para realizar a revistoria.

Texto: Nathalia Petta

Foto: SeMOB – ASCOM

Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB)