



## **DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO: IMPACTOS ECONÔMICOS NAS AÇÕES REALIZADAS NA MALHA VIÁRIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE BELÉM E REGIÃO METROPOLITANA PARA POPULAÇÃO LOCAL**

**Paulo Damasceno Rodrigues Marques**

Universidade Federal do Pará (UFPA) – PA

[paulodrmарques@gmail.com](mailto:paulodrmарques@gmail.com)

**Namy Tavares Cardoso**

FACULDADE DA AMAZÔNIA (FAAM) - PA

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Paulo Damasceno Rodrigues Marques y Namy Tavares Cardoso (2018): "Desenvolvimento regional e urbano: impactos econômicos nas ações realizadas na malha viária de transporte terrestre de Belém e Região Metropolitana para população local", Revista OIDLÉS, n. 25 (diciembre 2018). En línea: <https://www.eumed.net/rev/oidles/25/transporte-belem.html>  
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/oidles25transporte-belem>

### **RESUMO**

Conhecer em detalhes históricos a evolução da malha viária de Belém e depois acompanhar sua expansão territorial reconhecida hoje como Região Metropolitana de Belém, constituída de outros municípios, onde o corredor viário urbano torna-se rota primordial e única para o deslocamento das pessoas mediante coletivos e veículos alternativos. Gerenciar uma grande cidade e não citar os impactos econômicos decorrentes desta expansão desordenada é no mínimo não estar atento as mudanças impostas pela globalização e o avanço da Mobilidade Urbana nesta histórica Cidade das Mangueiras. Os ganhos e as percas da população, o impacto econômico para as classes menos assistidas pelo poder público são os reflexos das ações realizadas aos longos desses séculos até chegarmos a tão sonhada mobilidade confortável para os moradores da capital.

**Palavras-chaves:** história, malha viária, Região Metropolitana de Belém, pessoas, impactos econômicos, Século, desordenado, Globalização e Mobilidade Urbana.

## ABSTRACT

To know in historical detail the evolution of the road network of Belém and then follow its territorial expansion recognized today as the Belém Metropolitan Region, made up of other municipalities, where the urban road corridor becomes a primordial and unique route for the displacement of people through collectives and alternative vehicles. Managing a big city and not citing the economic impacts of this disorderly expansion is at the very least not being aware of the changes imposed by globalization and the advancement of urban mobility in this historic city of Manguieras. The gains and losses of the population, the economic impact on the less assisted classes of the public power are the reflexes of the actions carried out over the long of these centuries until we come to the dreamed comfortable mobility for the inhabitants of the capital.

**Keywords:** history, road network, Belém Metropolitan Region, people, economic impacts, Century, disorderly, Globalization and Urban Mobility.

## RESUMEN

Conocer en detalles históricos la evolución de la malla viaria de Belém y luego acompañar su expansión territorial reconocida hoy como Región Metropolitana de Belém, constituida de otros municipios, donde el corredor vial urbano se convierte en ruta primordial y única para el desplazamiento de las personas mediante colectivos y vehículos alternativos. Gestionar una gran ciudad y no citar los impactos económicos derivados de esta expansión desordenada es al menos no estar atento a los cambios impuestos por la globalización y el avance de la Movilidad Urbana en esta histórica Ciudad de las Mangueras. Las ganancias y las pérdidas de la población, el impacto económico para las clases menos asistidas por el poder público, son los reflejos de las acciones realizadas a los largos de esos siglos hasta llegar a la soñada movilidad cómoda para los habitantes de la capital.

**Palabras clave:** historia, malla vial, Región Metropolitana de Belém, personas, impactos económicos, Siglo, desordenado, Globalización y Movilidad Urbana.

## 1. JUSTIFICATIVA

A partir da verificação de uma necessidade em caráter de emergência para a melhoria na malha viária de transporte terrestre em Belém e da região metropolitana para mobilidade dos usuários e garantia da segurança de todos que usufruem deste direito Constitucional, fica constatado que existe um avanço gradativo e significativo neste projeto, no que diz respeito aos impactos econômicos em detrimento a população local.

A cidade das mangueiras como é nacionalmente conhecida a capital do Estado do Pará, possui aproximadamente 1.500.000 (conforme dados do IBGE 2015) pessoas e sua região metropolitana, onde abrange a Grande Belém constitui-se um total de 2.400.000 de habitantes. Fundada em 16 de Janeiro de 1616 por Francisco Caldera Castelo Branco, Comandante da Nal Portuguesa, teve sua ocupação desordenada a partir desta época, onde o transporte inicial era um modal aquático (caravelas) e outro terrestre (tração animal) para deslocamento entre pontos extremos.

Com o passar dos anos houve a necessidade de implantar outros meios de transportes para dinamizar a entrada e saída de pessoas, mercadorias, bens e serviços, para ampliar a importância estratégica colonial na região da foz do rio Amazonas com suas riquezas naturais e biodiversidade incalculável.

Nas últimas décadas, fica evidente o crescimento da região Amazônica e principalmente o Estado do Pará, onde a capital é Belém destacando-se dentre as demais capitais Nortistas possuindo três entradas principais: Aéreo, Marítimo e Terrestre, sendo esta última modalidade a mais explorada nesta capital.

A proposta deste trabalho é aprofundar meus conhecimentos acerca da temática e avançar na compreensão de como o economista através da apresentação de dados e uma explanação fundamentada pode ajudar em melhorar a vida sócio econômica dos passageiros durante o trânsito pendular e a busca de um conforto merecido para os usuários do transporte terrestre local, mediante análise dos impactos econômicos direcionados a esse nicho de mercado.

Diversas apresentações foram disponibilizadas para o conhecimento de todos no avanço gradativo e significativo deste nodal, sendo analisado concomitantemente com as necessidades diárias dos beneficiados cuja renda per capita gira em torno de 01 (um) salário mínimo e uma jornada desgastante de trabalho, começando ainda na madrugada e terminando no final da noite em localidades distantes do seu ponto de referência (casa).

## **2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

Para abordar os impactos relacionados a fatores econômicos nas ações realizadas em prol da população, é importante falarmos também sobre a mobilidade pública do usuário referente ao transporte urbano. Faz-se necessário recorrer ao entendimento da demanda neste assunto, onde a falta de planejamento estrutural urbano viabilizou um desgaste físico e psíquico da população na disponibilização fundamental e essencial de um bem público. Tendo este ponto de início uma análise econômica nas ações realizadas na malha viária terrestre de transporte para a população local em escalas que antes eram analisadas como micro (somente local) e agora como macro (Região Metropolitana de Belém).

A origem da locomoção do homem através de transporte terrestre advém a partir da invenção da roda pelos homens primitivos onde, a necessidade de se deslocarem por distâncias grandes para poderem conseguir um determinado alimento e posteriormente a

remoção deste bem adquirido, com muita queima de energia calórica, direcionado a hierarquia das necessidades básicas, tendo a luta pela sobrevivência o principal objetivo.

O direito universal do homem em ir e vir para qualquer lugar e a ambição do Estado em aumentar sua riqueza canalizou o advento da revolução Industrial proporcionando o surgimento da máquina a vapor na Inglaterra (meio de transporte terrestre) assim como sérias mudanças sócio econômicas para a sociedade principalmente nos aspectos de mobilidade, que posteriormente foram vivenciadas por todos os outros países que adotaram o modelo de produção capitalista, sendo este, de transporte urbano nas grandes capitais no mundo.

Com o passar dos tempos, o homem busca reduzir tempo e custo justamente para o fator acúmulo de riqueza, começa a elaborar veículos mais dinâmicos para avançar em um mundo mais concorrido e perigo de se viver.

Diante deste contexto para melhorar a mobilidade urbana, após um longo período de acumulação capitalista, cujo seu apogeu deve-se a organização idealizada por Henry Ford que utilizou mecanismos que levava o trabalhador a se adequar a uma máquina, aumentando o tempo, a jornada de trabalho e reduzindo o horário de descanso.

Uma breve apresentação de como deu-se início a implantação do veículo para transporte sendo ele de cunho particular ou capitalista mas, direcionando para os impactos econômicos acarretados nas ações realizadas na malha viária de transporte terrestre de Belém e região metropolitana para a população, é preciso regressarmos também ao início da colonização nesta terra onde, (Theodoro Braga, 1915) relata que:

*“Castelo Branco encontrou um ponto de chão firme, que julgou mais apropriado para a povoação que ia fundar. Era uma península formada a margem direita do rio Guamá, ao desembocar no Guajará. Esse ponto escolhido ficava a 6 léguas da barra do rio, cuja a dificuldade de acesso era garantia de defesa para a nascente povoação. A situação escolhida era estratégica: alta e tendo duas faces para dois rios, colocada, como estava no ângulo formado pela barra de um e outro”, configurando assim, o primeiro passo para uma ocupação desordenada e com inúmeros desafios posteriores.*

Para BENDITO MONTEIRO (2013) contextualiza o surgimento deste fato histórico da seguinte forma:

“(…) o local foi escolhido porque contava com a existência de um pequeno morro, que era propício para levantar um forte com visão estratégica para o rio, um verdadeiro reduto de defesa para os portugueses. Com o tempo, com a expansão do povoado que nasceu em torno do forte, Belém foi se tornando, então, uma parada obrigatória para quem pretendia entrar na região, ficando por este motivo, como a capital da Amazônia”.

Para THEODORO BRAGA (1915)

“(...) Mendonça Furtado, irmão do Marques de Pombal, agilizou o povoamento incentivado sendo o objetivo era de achar um grande número de gente necessário para povoar, garantir e sustentar uma tão desmedida fronteira, sua política incentivou a vinda de portugueses e o casamento entre eles e índias”

Fica evidente que não existe planejamento urbanístico desde o tempo da fundação da cidade, mas somente a partir de Antônio Lemos (Prefeito, 1897-1911), que a cidade começou a tomar formas de capital, ajudado pelo período da borracha, onde os ideais Republicanos manifestavam-se de uma forma exorbitante, apresentando em seu tempo à *belle époque* (um modo de vida europeu, com ruas largas, telégrafo, praças grandes, bondes, escolas, teatros, um acervo de casas coloniais bem organizadas, galpões para armazenagem de mantimentos (Borracha), vários mercados e feiras. Constituindo assim, uma grande cidade na época.

Esse processo, segundo alguns autores como Lygia Terra & Marcos de Amorim (2005:409) expressa muito bem às diferenças de uma urbanização desordenada “... o Brasil tornou-se urbanizado por volta de 1970. Em seis décadas (1940-2000), a população rural brasileira passou de 28,3 para 31,8 milhões de pessoas (aumento de 12,4%), enquanto a urbana passou de 12,8 para 137,6 milhões de pessoas (aumento de 1.006%)”.

Belém como as demais cidades metrópoles de suas regiões possui um movimento populacional chamado de Movimento Pendular, caracterizado como o deslocamento diário do trabalhador, saindo de sua residência (no início da manhã ou madrugada) para o trabalho e no final do expediente retorna para casa (noite), sendo que, este deslocamento incide em pontos distantes um do outro, levando até horas para chegada e saída, entre bairros e até municípios.

Outro evento paralelo ao movimento pendular é a chamada Cidade dormitório, onde o trabalhador por necessidade do serviço e transporte acaba sujeitando-se a permanecer na Grande cidade, pois o tempo de regresso para sua casa é incompatível com o tempo de deslocamento, tendo a segurança do trabalho um fator em questão.

O Plano Diretor do Município de Belém é bastante objetivo no que direciona a Mobilidade Urbana, na Seção II, Art. 41, 42 I e V, sendo o Inciso V o mais enfático “*Reduzir o tempo gasto para cada deslocamento do usuário do Sistema de Transporte Público de Passageiro, considerando os tempos de deslocamento a pé, de espera e de deslocamento do veículo*”. Essas diretrizes vem para organizar a mobilidade urbana de Belém, cujos vários processos de modificação e estruturação da cidade ocuparam desordenadamente a cidade com o passar dos anos.

O Manual de Economia da USP (6ª Edição), na Parte 2 de Microeconomia, onde o professor Marco Antônio Sandoval de Vasconcelos comenta que a análise microeconomia, ou teoria dos preços, como parte da ciência econômica, preocupa-se em explicar como se

determina o preço dos bens e serviços. O instrumental microeconômico procura responder, também, a questões aparentemente triviais; por exemplo, por que quando o preço de um bem se eleva, a quantidade demandada desse bem deve cair, *coeteris paribus*?

Ao analisar mais amplamente os fatores que influenciam a economia das famílias cuja renda per capita gira em torno de 01 (um) salário mínimo nas grandes capitais, fica registrado também pelo Manual de Economia da USP (6ª Edição), na Parte 3 de Macroeconomia, onde o professor Carlos Antônio Luque comenta que sobre o mercado monetário, pois essa análise será desenvolvida numa economia cujas trocas são efetuadas utilizando-se sempre um elemento em comum. Esse elemento em comum é que se conhece por moeda.

É intuitivo perceber que, se as trocas utilizarem sempre moeda, ela deve ter alguma importância na determinação dos preços (requisito fundamental para equilibrar o fator compra por família).

Segundo o francês Pierre Lassave, especialista em questões urbanas, o conhecimento das práticas e dos significados do deslocamento no espaço e seus determinantes constituem, sem dúvida, o eixo mais visível e o mais durável de pesquisa em socioeconômica de transporte.

Os problemas encontrados neste campo giram, essencialmente, em torno de uma única ideia central: a da mobilidade. Ela constitui um objeto específico e consubstancial ao campo dos transportes. Sob o ponto de vista econômico, a mobilidade é percebida em termos de modo de vida e de divisão social do espaço.

No entendimento de (Sylvia Ostrowetsky, 1998) Na “sociedade de consumo”, os indivíduos, as famílias e os grupos sociais não pedem somente os bens e os serviços pelo uso que deles fazem, mas também porque são signos de prestígios e de distinção de classe social.

Esse ponto de vista esclarece a atual ocupação do espaço urbano e da repartição dos deslocamentos quotidianos que não podem mais ser explicados pela teoria da necessidade.

Na atual organização da vida urbana industrial, em que o homem exerce suas atividades econômicas em lugares diferentes, trabalhar e morar, “*ele se desloca diariamente entre esses dois pontos dentro de um determinado tempo e a duração desse movimento é produto de três fatores inevitáveis: o espaço percorrido, a tecnologia empregada e a liberdade de fazê-lo na presença de outros*” (Hermes, 1998, p.11).

O impacto econômico e social do congestionamento é avaliado em função do custo das operações ou atividades que poderiam ser feitas durante o tempo desperdiçado. A dimensão do problema é de um grande desastre. O congestionamento é frequentemente considerado como resultado de um insuficiente *network* de estradas.

De fato, mesmo um menor número relativo de carros pode causar engarrafamento. E, mesmo assim, uma expansão do *network* de estradas é raramente uma solução.

No orçamento familiar das classes sociais de baixa renda, "*o custo de sustentação das viagens de trabalho sempre foi a grande prioridade, o que significa que as viagens para a escola ou para centros de saúde podem ser sacrificadas*" (Thomson, 1993 p.140).

Em termos formais, o governo do Estado do Pará em 04 de setembro de 2012, foi assinado em Tóquio o acordo de empréstimo no valor máximo de 16,411 bilhões de ienes (aprox. R\$ 420 milhões) entre a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) e o Governo do Estado do Pará, para a execução do projeto "Ação Metrópole".

O objetivo principal do projeto é contribuir para a melhoria das condições de vida da população da região, Isso significa dizer que, a proposta do Governo do Estado busca encaminhar soluções não exclusivas para a capital, mas antes contempla o caos do trânsito em Belém como síntese e somatória de problemas convergentes a partir de municípios como Santa Bárbara, Santa Isabel, Benevides, Marituba e Ananindeua com a implantação do sistema de transporte de ônibus na região metropolitana de Belém, que atualmente está em estado crítico. (site do Governo do Estado)

### **3. OBJETIVOS**

Verificar os impactos econômicos gerados nas ações realizadas na malha viária de transporte terrestre de Belém e região metropolitana para a população local;

Buscar um ponto de equilíbrio entre mobilidade urbana e a economia realizada pelas famílias conforme benefícios disponibilizados por um sistema integrado de locomoção e agilidade no tempo de deslocamento; e

Analisar o custo X benefício econômico para a população referente ao transporte público.

### **4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

O Plano de Pesquisa está pautado na análise dos impactos econômicos nas ações realizadas na malha viária de transporte terrestre de Belém e região metropolitana para a população local, baseando-se em uma retrospectiva desde a fundação da cidade das mangueiras (uma ocupação desordenada) até os dias atuais (referindo-se ao Plano Diretor do Município de Belém), ordenando as diretrizes e analisando os agentes econômicos em seus referentes fatores.

O desenvolvimento regional e urbano desta Grande cidade consistiu em um crescimento populacional desordenado e desproporcional, visto que, o carro chefe da economia local no século XX foi à extração da borracha, com a concorrência da borracha Asiática, o preço despencou drasticamente, mas ignorando este fato, os migrantes continuavam a chegar, mas de proporção menor.

O desenvolvimento local chegara tardiamente para o eixo Norte do país, acarretando em problemas sócios econômicos e a mobilidade foi afetada, pois locais distantes do centro ficaram mais caros e os transtornos surgiram para dificultar a vida do trabalhador.

O procedimento adotado inicialmente foi à canalização de informações registradas entre livros, autores, pesquisa na internet e informação de jornal local, onde as fontes de consultas são fidedignas e de total conhecimento público.

Outro procedimento foi uma análise argumentativa da visão geral do cotidiano das pessoas usuárias desta malha viária (não sendo caracterizado/entendido como pesquisa de campo) e o impacto destinado na economia familiar, devido à implementação de bilhete único para transitar nas demais estações e devidas benfeitorias implantadas ao longo do projeto.

Os impactos econômicos gerados com a reformulação do Plano Diretor do Município de Belém apresentaram uma nova roupagem e atenção para o cidadão transitar por diversos meios na cidade.

O ponto de equilíbrio entre a mobilidade urbana e a economia está apresentado no aumento das compras, vinculadas diretamente a subsistência alimentar, comércio e divertimento.

O Custo X Benefício gerado deste mega projeto em detrimento aos impactos econômicos está no aumento da malha viária, aumento no número de coletivos, implantação de uma tarifa que está afinada com a realidade do trabalhador, aumento no emprego para as empresas de transporte urbano, aumento de sistemas de vigilância eletrônica, implantação de catracas eletrônicas, melhoria no capeamento asfáltico, redução gradativa de buracos, implantação gradativa de radares eletrônicos, aumento na malha de integração com faixa exclusiva para ciclista entre bairros, construção de elevados, elaboração e posteriormente implantação do BRT (*Bus Rapid Transit*) ligando pontos estratégicos de Belém e região metropolitana, implantação de bilhete único e redução de tempo.

As mudanças executadas ao longo do tempo podem ser visualizadas nas imagens a seguir, sendo assim, procuro massificar a evolução de como ficou a cidade de Belém e posteriormente somando com a Grande Belém. Entenda que Belém no Século XVII era somente da região Forte do Presépio até a Praça da República, já no Século XXI, ganha status de metrópole regional, com todos os privilégios e desigualdades sociais e econômicas.

## **5. BELÉM SÉCULO XVII.**

Vejamos a planta de aglomeração urbana de Belém, no final do Século XVII, com a sua pequena população de 11.000 habitantes:



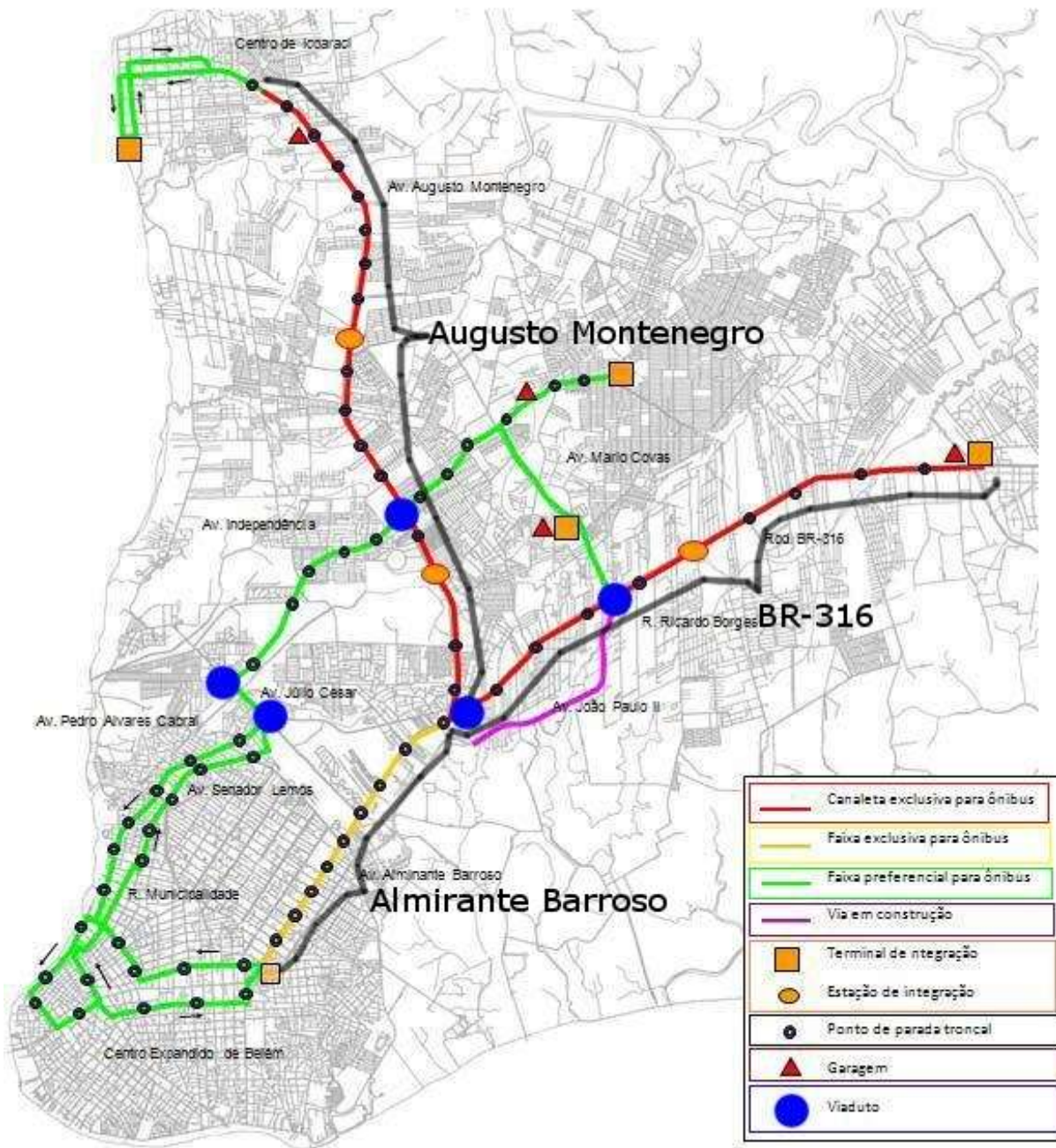
Legenda:

Nome do lugar e data de construção.

Nº	Nome	Tempo	Nº	Nome	Tempo
1	Forte do Castelo (primeiramente chamado de Presépio)	Séc XVII	10	Atual Ver-o-Peso	sem registro
2	Igreja de Santo Alexandre e Colégio dos Jesuítas	1700-1718	11	Igreja e Convento dos Mercedários	1748-1777
3	Catedral da Sé	1748-1774	12	Colégio Santo Antônio	1736-1743
4	Rua Siqueira Mendes (primeira rua de Belém)	1619	13	Igrja Sant' Ana	1761-1782
5	Igreja do Carmo	1766-1777	14	Igreja do Rosário dos Homens Pretos	XVIII
6	Arsenal da Marinha	sem registro	15	Atual rua Padre Prudêncio	sem registro
7	Igreja São João Batista	1772-1777	16	Atual Avenida Presidente Vargas	sem registro
8	Palácio do Governo	1767-1771	17	Atual Praça do Relógio	sem registro
9	Solar do Barão de Guajará	Séc XVIII			

## 6. BELÉM SÉCULO XXI.

Vejamos a planta de aglomeração urbana de Belém, no Século XXI, com população de 2.500.000 habitantes (Belém e região metropolitana):



## 7. BIBLIOGRAFIA

\_\_\_\_\_. Personalidades Históricas do Pará: **Antônio Lemos, vilão ou herói?**, Belém, Jornal Diário do Pará, 2014.

\_\_\_\_\_. História do Pará, **Das primeiras populações a Cabanagem**, 1º Grau, Belém, Governo do Estado do Pará, Secretaria de Estado de Educação 1997.

\_\_\_\_\_. Manual de Economia da USP, 6ª ed, São Paulo, Saraiva, 2012.

BRAGA, Theodoro. **Apostilas de História do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1915.

FERRAZ, Hermes. **Filosofia urbana**. Tomo1, São Paulo, 1997, pp. 95-162.

Henry Ford. Site [http://www.suapesquisa.com/biografias/henry\\_ford.htm](http://www.suapesquisa.com/biografias/henry_ford.htm)

IBGE. Dados Estatísticos Nacionais 2015. Site [https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_capitais\\_do\\_Brasil\\_por\\_popula%C3%A7%C3%A3o](https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_capitais_do_Brasil_por_popula%C3%A7%C3%A3o)

Informações sobre o contrato Do Governo do Pará com a empresa JICA (Japão). Site [http://www.pa.gov.br/noticia\\_interna.asp?id\\_ver=106753](http://www.pa.gov.br/noticia_interna.asp?id_ver=106753)

LASSAVE, Pierre. Site [www.aedb.br/seget/.../68\\_Transporte%20na%20cidade%20SPS.doc](http://www.aedb.br/seget/.../68_Transporte%20na%20cidade%20SPS.doc)

LYGIA, Terra; COELHO, Marcos de Amorim, **Geografia Geral e Geografia do Brasil: O espaço Urbano e Socioeconômico**. Volume Único, 1ª ed., São Paulo, Moderna, 2005.

MEIRA, Augusto Filho, **Evolução Histórica de Belém do Grão Pará**. Belém, (s.n.) 1976.

MONTEIRO, Benedito. **História do Pará**, 2ª ed. 1ª Impressão, Belém, Editora Amazônia, 2013.

OSTROWSKY, M. S.B. **Urbanização e controle de enchentes, o caso de São Paulo: seus conflitos e inter-relações**. São Paulo: Escola Politécnica/USP, 1990. (Diss. Mestrado em Engenharia).

Plano Diretor de Belém. Site [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano\\_diretor\\_atual/Lei\\_N8655-8\\_plano\\_diretor.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-8_plano_diretor.pdf)

Revolução Industrial. Site <http://www.sohistoria.com.br/resumos/revolucaoindustrial.php>

SIMONIAN, Lígia T.L., **BELÉM DO PARÁ: História, Cultura e Sociedade**, Belém, Editora do NAEA, 2010.

THOMSON, Ian. Site [https://en.wikipedia.org/wiki/Ian\\_Thompson](https://en.wikipedia.org/wiki/Ian_Thompson)

TRINDADE, José Raimundo Barreto. **Seis Décadas de Intervenção Estatal na Amazônia**, Belém, Paka – Tatu, 2014.