

***CONFIGURAÇÃO GEOGRÁFICA: A
INSTITUCIONALIZAÇÃO DO
MUNICÍPIO DE MARITUBA – PA NA
REGIÃO METROPOLITANA DE
BELÉM***

***GEOGRAPHIC CONFIGURATION:
THE INSTITUTIONALIZATION OF
THE MUNICIPALITY OF MARITUBA -
PA IN THE METROPOLITAN
REGION OF BELÉM***

***CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA: LA
INSTITUCIONALIZACIÓN DEL
MUNICIPIO DE MARITUBA – PA EN
REGIÓN METROPOLITANA DE
BELÉM***

Antonio Cleison de Souza Costa
Doutorando em Geografia pela Universidade
Federal do Pará
Pesquisador Fapespa
cleison06051981@gmail.com

Clay Anderson Nunes Chagas
Prof. Dr. Da Universidade Estadual do Pará
claychagas@yahoo.com.br

Roberto Magno Reis Netto
Prof. Dr. Do Instituto de Ensino de
Segurança do Estado do Pará, Pesquisador e
Oficial de Justiça do TJPA
bob_reis_ufpa@yahoo.com.br

Resumo: A reconfiguração do espaço intraurbano da Amazônia esteve atrelada à inserção dos projetos de integração, os quais impulsionaram o processo de ocupação dos municípios que hoje compõem a Região Metropolitana de Belém (RMB). Esse novo modelo de urbanização (da rede urbana) dá origem, em Belém, a outro processo, o de metropolização. Dessa forma, este artigo traz como objetivo principal analisar o contexto histórico e geográfico do processo de ocupação do município de Marituba até a sua institucionalização a Região Metropolitana de Belém (RMB). Os procedimentos metodológicos utilizados foram à revisão bibliográfica, levantamento documental e pesquisa exploratória. Os resultados apontam que a implementação do eixo viário para a construção da Estrada de Ferro Belém Bragança (EFB) e, posteriormente, a Rodovia BR-316 aparecem com objetos geográficos responsáveis pelo surgimento dos vetores urbanos que compõem a RMB.

Palavras-Chave: Configuração Geográfica; Metropolização; Município de Marituba.

Abstract:

The reconfiguration of intra-urban space in the Amazon was linked to the integration projects, which drove the process of occupation of the municipalities that now compose the Metropolitan Region of Belém (RMB). This new model of urbanization (of the urban network) gives rise, in Belém, to another process, that of metropolization. Therefore, this article aims to analyze the historical and geographical context of the occupation process of the municipality of Marituba until its institutionalization as the Metropolitan Region of Belém (RMB). The methodological procedures used were: literature review, documentary survey, and exploratory research. The results indicate that the implementation of the road axis for the construction of the Belém Bragança Railway (EFB) and, subsequently, the BR-316 Highway appear as geographical objects responsible for the emergence of urban vectors that make up the RMB.

Keywords: Geographic Configuration; Metropolization; Municipality of Marituba.

Resumen:

La reconfiguración del espacio intraurbano de la Amazonia estuvo vinculada a la inserción de proyectos de integración, los cuales impulsaron el proceso de ocupación de los municipios que hoy conforman la Región Metropolitana de Belém (RMB). Este nuevo modelo de urbanización (de la red urbana) da origen, en Belém, a otro proceso, el de metropolización. De esta forma, este artículo tiene como objetivo principal analizar el contexto histórico y geográfico del proceso de ocupación del municipio de Marituba hasta su institucionalización como Región Metropolitana de Belém (RMB). Los procedimientos metodológicos utilizados fueron: revisión bibliográfica, recopilación documental e investigación exploratoria. Los resultados señalan que la implementación del eje vial para la construcción del Ferrocarril Belém-Braganza (EFB) y, posteriormente, la Carretera BR-316, aparecen como objetos geográficos responsables del surgimiento de los vectores urbanos que conforman la RMB.

Palabras clave: Configuración Geográfica; Metropolización; Municipio de Marituba.

Introdução¹

No decorrer da história humana, o espaço geográfico foi construído de maneira constante, a partir de um movimento dialético entre forma e conteúdo, o que pressupõe pensar a respeito de cada periodização dos eventos que deram forma aos territórios. A dinâmica espacial, pela qual ocorre a formação do espaço geográfico, portanto, revela um efeito e uma condição do movimento da configuração geográfica (Santos; Silveira, 2008).

A partir daquela compreensão, pode-se dizer que aspectos relacionados ao meio técnico-científico informacional (Santos, 1996) alimentaram a desconcentração de grandes centros metropolitanos para outras regiões do país, o que inseriu a Amazônia em uma nova configuração espacial: a da internacionalização da economia brasileira e das políticas de integração e desenvolvimento, que contribuíram, sobremaneira, para o processo de metropolização, particularmente, após 1950 (Santos, 2017).

Ribeiro (2018), neste contexto, destaca a importância da cidade de Belém, capital do Estado do Pará, enquanto um dos espaços urbanos mais complexos da Amazônia. Dentre as particularidades regionais observadas, destaca-se a existência de um processo de metropolização associado a um padrão de passagem da urbanização da sociedade e do território (Santos; Silveira, 2008) para uma tendência à metropolização do espaço (Lencioni, 2008).

De outro modo, o adensamento urbano exigiu a prerrogativa de pensar na perspectiva regional e suas repercussões (Santos,

¹“Os autores gostariam de agradecer à Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (Fapespa) pelas bolsas de doutorado concedidas a (Antonio Cleison de Souza Costa) durante a realização deste estudo.”

2017). Assim, a inserção dos eixos viários tornou-se fundamental para pensar a questão da desconcentração regional metropolitana: a Estrada de Ferro Belém Bragança (EFB) e a Rodovia-Br-316 ocupam lugar de destaque no processo de ocupação dos aglomerados que margeavam o eixo viário.

Esse novo padrão de transporte gradativamente reconfigurou a dinâmica de fluxo de pessoas e mercadorias. A mudança do padrão de fluxos dos rios para as vias férreas trouxe a necessidade de considerar a periodização dos vetores de ocupação como elemento fundamental da urbanização que, nesse caso, traduziram as características da reconfiguração da urbanização a partir da implantação da via férrea, do século XVI até meados do século XIX, como esclareceu Moreira (1989).

Chagas (2003) explica que a partir da década de 1960 inauguraram-se no estado estratégias para integração nacional, principalmente, por meio da abertura de rodovias federais, o que colocou a Região Metropolitana de Belém em um novo padrão de urbanização, no qual os fluxos passaram a se concentrar pelos eixos rodoviários. Esse novo modelo de urbanização (da rede urbana) deu origem, em Belém, a outro processo, o de *metropolização*.

Segundo Trindade Jr. (1998), a metropolização se deu a partir da incorporação de vilas e cidades próximas às dinâmicas da Capital, mesmo que, visualmente, ainda se apresentassem de forma fragmentada e desarticulada. A partir da década de 1970, intensificou-se a migração que se iniciou com a abertura da Rodovia Belém-Brasília.

A partir deste movimento de transformações do espaço urbano, este artigo buscou, como objetivo principal, analisar o contexto histórico e geográfico do processo de ocupação do município

de Marituba até a institucionalização à Região Metropolitana de Belém (RMB), com foco especial na influência exercida pelos eixos de expansão, em particular, a Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB) e a Rodovia Federal BR-316.

Além deste tópico introdutório, constam, no artigo, seis seções: a segunda se voltou à elaboração da metodologia da pesquisa; a terceira apresentou a análise das concepções de configuração dos objetos geográficos a partir das categorias da geografia; a quarta abordou a periodização da historicidade do município de Marituba; a quinta se dedicou à institucionalização desta à Região Metropolitana de Belém; e, por fim, as considerações finais.

Metodologia

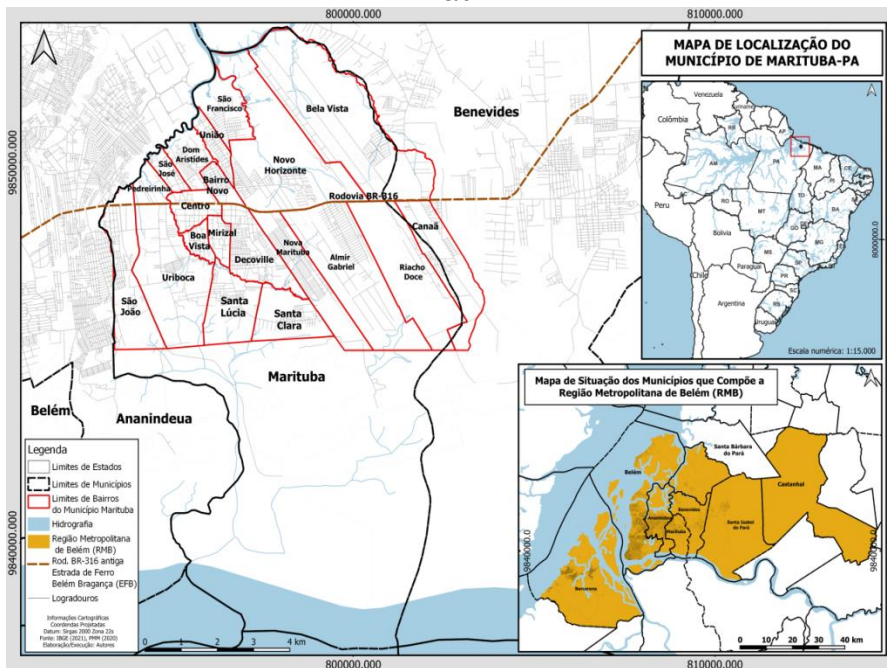
Área de estudo

Marituba é um município do estado do Pará localizado a, aproximadamente, 24,8 km de distância da capital do estado, Belém. Possui uma população de 111.785 habitantes, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), com uma densidade demográfica de hab./1.083,04 km, segundo o censo de 2022.

O município é transversalmente dividido ao norte e ao sul pela Rodovia BR-316 (antiga EFB), localizado na altura do km 13 desta. É delimitada pelos municípios de Benevides ao leste, Ananindeua a oeste, Santa Bárbara do Pará ao norte, e pelo Rio Guamá ao sul, compondo o limite com o município de Bujaru (Figura 1).

CONFIGURAÇÃO GEOGRÁFICA: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MARITUBA-PA NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Figura 1 - Mapa de localização do município de Marituba, Pará, Brasil²



Elaboração: Os autores, 2024.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), Prefeitura Municipal de Marituba (PMM, 2022) e Projeto Meu Endereço (Clínica MultiverCidades, 2022).

Quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo partiu de uma compreensão geográfica de construção dos espaços a partir de dinâmicas advindas de fatores locais e supralocais, conforme apregoado por Santos (2017).

Propugnou-se por uma abordagem predominantemente qualitativa do fenômeno de ocupação do município de Marituba,

²A figura 1 retrata a diferença correspondente 404,7179 hectares (afetando os bairros Bela Vista e Canãa). O Problema tem origem em razão da discrepância existente entre a descrição entre os limites municipais disposto na Lei Estadual n. 6255/ 1999 e o Decreto Estadual n. 4015, de 25 de abril de 2000, que reservou a área de terras situadas no Município de Marituba para a constituição de patrimônio da sede municipal (Fischer *et al.*, 2020).

cujos procedimentos metodológicos utilizados para o atingimento do problema apresentado foram assim dispostos: 1) Aprofundamento teórico com relação aos principais conceitos envolvidos na problemática, como os de metropolização, espaço geográfico e configuração geográfica; 2) Levantamento documental a respeito da constituição metropolitana dos municípios de Belém e Marituba; 3) Pesquisas de cunho exploratório com bases nos decretos oficiais que institucionalizaram o município de Marituba à Região Metropolitana de Belém.

Os dados foram analisados e triangulados de maneira conjunta, estando os resultados expostos a partir das seções subsequentes.

Resultados e Discussão

Configuração dos objetos geográficos

Em primeiro lugar, tem-se que a compreensão das dinâmicas espaciais que alteram a configuração geográfica de Marituba-PA, ao longo do processo de produção da Região Metropolitana de Belém, depende da composição de bases teórico-conceituais específicas, sobretudo, a noção de *espaço geográfico*, elencada por Santos (1996).

Conforme Claval (1977 apud Corrêa, 2000) e Soja (1993), na obra de Marx, a categoria *espaço* era abordada de forma marginal, por vezes, coisificada e fetichizada na forma do Estado territorial. No entanto, percebeu-se a possibilidade de novas abordagens em torno da categoria, principalmente pelos geógrafos neomarxistas que passaram a adotá-la como tema central. A partir dessa percepção surgiu a oportunidade de reiterar o papel do espaço e da espacialidade para a compreensão da constituição e do devir da sociedade.

Nesse sentido, Harvey (1993) estabeleceu ligações entre espaço e tempo ao discutir a pós-modernidade. E, devido à crise geral do capitalismo registrada na década de 1960, novas abordagens da categoria espaço passaram a atravessar a teoria marxista, em virtude das contradições sociais e espaciais nos países centrais e periféricos (Soja; Hadjimichalis, 1979).

Corrêa (2000, p. 25) dialoga que a categoria espaço “[...] aparece efetivamente na análise marxista a partir da obra de Henry Lefebvre [...]” no livro *Espaço y Política*, ao argumentar que o espaço exerceria um papel ou uma função decisiva na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema. O espaço não é o ponto de partida, nesse caso absoluto, tampouco o ponto de chegada, enquanto produto social. O espaço seria um elemento mais amplo, o espaço é o *locus* da reprodução das relações sociais de produção.

Essas concepções de espaço marcaram profundamente os geógrafos que, a partir da década de 1970, passaram adotar o materialismo histórico e dialético como paradigma (Corrêa, 2000). Ainda de modo implícito, as obras de Lefebvre influenciam sobremaneira as obras de Santos (1996, 2007) em sua teorização a respeito do *espaço geográfico*, de tal modo que essa influência é determinante para a construção do conceito de formação socioespacial, derivado do conceito de formação socioeconômica. Para o autor, seria inconcebível se referir ao modo de produção, formação socioeconômica e espaço sem correlacioná-los (Santos, 1977).

Lefebvre (2006) considerava que o modo de produção vigente em cada sociedade seria determinante para a produção do espaço. Cada modo de produção teria como resultado uma produção

espacial diferente, de forma que o espaço é produzido pelo processo de produção e, ao mesmo tempo, dá suporte ao seu desenvolvimento. O espaço social agruparia as coisas produzidas e envolveria suas inter-relações; ele permite ações de produção e consumo. O espaço social incluiria objetos naturais e sociais, os quais estariam em constante relação. Os objetos possuiriam formas, mas o trabalho social as transformaria, reorganizando suas posições dentro das configurações espaço-temporais sem afetar necessariamente suas materialidades, seus estados naturais, ou seja, alteraria sua função sem alterar sua forma. Tempo e espaço são inseparáveis, espaço implica tempo e vice-versa (Lefebvre, 2006).

Quanto à análise do espaço social, Lefebvre (2006, p. 147) afirma que é “metodologicamente e teoricamente relacionada a três conceitos gerais: forma, estrutura e função”, sendo que a análise formal e funcional não eliminaria a necessidade de considerar escala, proporção, dimensão e nível. Isso é tarefa da análise estrutural, a qual é relacionada com relações entre o todo e as partes, entre os níveis micro e macro.

Em *Espacio y política* (1976) Lefebvre afirmou que elaborar concepções de espaço como produto ou como qualquer outra coisa, um objeto ou uma soma de objetos, uma coisa ou uma coleção de coisas, uma mercadoria ou um conjunto de mercadorias não definiria o espaço geográfico. Não se pode dizer que seja simplesmente um instrumento, o mais importante de todos os instrumentos, o pressuposto de toda produção e de todo o intercâmbio. Estaria essencialmente vinculado à produção das relações (sociais) de produção.

Em suma, as proposições de Lefebvre (1991) contribuíram para a formulação do conceito de *espaço geográfico*: a) o espaço não é algo dado, ele é produzido pelo homem a partir da transformação da natureza pelo seu trabalho; b) as relações sociais são constituintes do espaço e é a partir delas que o homem altera a natureza; c) as relações sociais de produção, consumo e reprodução (social) são determinantes na produção do espaço; d) o espaço deve ser estudado a partir das formas, funções e estruturas; e, e) novas relações podem dar funções diferentes para formas preexistentes, pois o espaço não desaparece, ele possui elementos de diferentes tempos.

Os geógrafos encontraram nessas proposições de Lefebvre (2006) a base para a construção de um conceito de espaço geográfico (objeto de estudo da Geografia) que permitisse a inserção e consolidação da Geografia como ciência social. Porém, para o estabelecimento do conceito de espaço geográfico foi necessário “geografizar” essas proposições de Lefebvre (2006), ou seja, operacionalizá-las no contexto das teorias e práticas próprias da Geografia.

Santos (1996), na obra *A natureza do espaço*, apresentou uma teoria geográfica do espaço que comportava elementos propostos por Lefebvre, porém, que não se limitou a eles. Santos (1996) mencionou outros elementos para a Geografia e apresentou o conceito de *espaço geográfico*.

O autor, ao se referir ao espaço geográfico, propôs que o este fosse um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, que englobariam passado e presente como totalidade. Para o autor, a natureza é a origem; ela provê as coisas que são

transformadas em objetos pela ação do homem através da técnica. No princípio, tudo eram as coisas, “enquanto hoje tudo tende a ser objeto, já que as próprias coisas, dádivas da natureza, quando utilizadas pelos homens a partir de um conjunto de intenções sociais, passam, também, a serem objetos” (Santos, 1996, p. 65).

Atualmente, autores como Haesbaert (2014, p. 22) renovam essa discussão e expõem, de forma muito clara, o Espaço enquanto conceito maior, principal ou geral da Geografia, o qual “[...]se impõe frente aos demais conceitos – região, território, lugar, paisagem... esses comporiam assim a ‘constelação’ ou ‘família’ (como preferia Milton Santos) geográfica de conceitos”. A relação indissociável entre espaço e tempo ou, no caso da geografia, entre espacialidade e temporalidade, das relações que produzem e transformam a realidade social, transformam o espaço num jogo de escalas. Trata-se de reconhecer tanto o espaço quanto o tempo, em suas múltiplas implicações, como plano complexo.

Analisando o problema proposto à luz dessa teoria, tem-se que a existência de elementos que reconfigurariam o espaço intraurbano da Amazônia possibilitou a concretização do projeto de integração, por meio, principalmente, dos eixos de expansão. As repercussões desse processo alteraram a configuração geográfica, o que a colocou próxima da perspectiva dos diversos entrelaçamentos que estiveram e estão presentes no processo de metropolização. Para tanto, a categoria configuração espacial ou configuração territorial é muito útil na compreensão dos objetos geográficos que influenciaram a redefinição do que viria se tornar os aglomerados urbanos ao longo dos eixos viários.

A configuração espacial foi proposta por Santos (1996), quando o autor concebeu o espaço a partir das relações sociais e da

configuração territorial. A definição de configuração geográfica é muito próxima àquela utilizada pelo autor para definir os sistemas de objetos e sistemas de ações.

Aqui tal definição seria um artifício analítico que daria visibilidade ao real, já que, para compreender o ordenamento territorial que se fez presente no processo histórico de ocupação do município de Marituba, mostrou-se necessário evidenciar relações, fenômenos e fatos, em recorte espaço-temporais diferentes, como se vê do teor do tópico a seguir.

Periodização da historicidade do município de Marituba

Entender a configuração geográfica da Região Amazônica e da Região Metropolitana de Belém pressupõe um exercício de traçar linhas analíticas do processo histórico de ordenamento territorial imposto pelo Estado, por meio de ações que modelaram as estruturas do território de várias formas, sejam elas de caráter político, econômico, ideológico ou social. Enquanto detentor do poder, o Estado tem como atribuição a implementação de macroestratégias de ocupação de uso e ocupação do solo, instalação de equipamentos e infraestruturas, as quais têm como meta gerir e ordenar o território (Ferrão, 2011).

Nessa mesma linha de raciocínio, é oportuno compreender as diversas periodizações frente às transformações paradigmáticas que tiveram relação com o processo de ocupação na Região Metropolitana de Belém, consoantes às mudanças impulsionadas por ações do Estado, principalmente as presenciadas no espaço amazônico. A expansão urbana reflete a conformação do espaço em diferentes momentos da história regional.

Para Moreira (1989), Belém - capital da RMB - cresceu acompanhando a orla fluvial para, em seguida, se interiorizar (penetração) e se continentalizar. Dessa forma, a primeira fase, chamada pelo autor de *ribeirinha*, guardou relação com as vias que ficavam às proximidades das orlas e com a fundação da cidade de Belém, em 1616, até meados do século XVIII; a fase caracterizada como *interiorização* ou *penetração*, caracterizada como uma etapa de grandes relações com as vias fluviais estendeu-se de meados séculos XVIII até meados do século XIX; e, por fim, a fase de *continentalização* teve relação direta com a construção da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), que ligava Belém às áreas de colonização agrícola do nordeste paraense, iniciando-se de meados do século XIX em diante (Vicentini, 2004).

A inserção da EFB representou um dos capítulos mais importantes da história da mobilidade urbana dos municípios que hoje compõem a Região Metropolitana de Belém. Em virtude disso, a EFB se denotava para além de uma linha de conexão entre colônias, senão, como um vetor de desenvolvimento da vida urbana na Amazônia, já que os núcleos urbanos surgiram ou cresceram impulsionadas pela implantação da via férrea (Mendes, 2018).

Além disso, a via era um importante elo entre as cidades e as colônias agrícolas e demais espaços de produção de gêneros alimentícios. Em uma época de grande circulação de capital e importação de produtos (o “boom” da borracha), foi fundamental contar com o aporte de mercadorias do interior. Cidades como Ananindeua (primeira parada após Belém), Marituba (Vila Operária para reparos do trem), Benevides e Santa Izabel (colônias agrícolas) e Castanhal (terminal de cargas e passageiros) surgiram e cresceram em virtude da EFB.

A EFB era composta por três ramais: a) o Pinheiro, que se destinava à Vila Pinheiro (atual distrito de Icoaraci), e que posteriormente seria transformada na Rodovia Augusto Montenegro; b) o do Prata, que chegava até Igarapé-Açu, e que teve suas paradas como ponto de origem da maioria das sedes municipais que compõem a RMB atualmente; e c) o de Bragança, último trecho da ferrovia que, articulado com o ramal do Prata, originou o traçado da BR-316 (Ventura Neto, 2012).

Atualmente, o município de Marituba integra a rede urbana da Região Metropolitana de Belém. Embora não houvesse a intencionalidade de projetar a futura região naquele momento, ainda assim não se pode desconsiderar a importância da via férrea como principal elemento de conexão e de incentivo à urbanização regional. Como se vê, a compreensão de circunstâncias históricas é necessária para contextualizar a periodização dos eventos que estão envolvidos com o processo de ocupação de onde hoje se localiza o município de Marituba. Tal área foi doada pelo Império à Província do Pará por meio da Lei nº 514 de outubro de 1848 (Fischer *et al.*, 2020).

Siqueira (2008) esclarece que onde se localiza o município de Marituba havia uma fábrica de papel que foi destruída em 1898. A área foi entregue ao Estado em pagamento de uma dívida e, em seguida, em 1903, repassada à concessionária da Estrada de Ferro de Belém-Bragança (EFB) para a construção de oficinas de reparos das locomotivas e uma vila operária – destinada aos funcionários. Na mesma região, ao longo da estrada do Uriboca, instalaram-se migrantes nordestinos que buscavam se integrar ao movimento de expansão, uma vez que, como dito, o entorno das oficinas era reservado aos funcionários da empresa.

Com a instalação da parada, Vila Operária e oficinas, deu-se origem ao povoado de Marituba, bem como os aglomerados de produtores agrícolas, na nascente do rio Uriboquinha, que supriam o abastecimento da referida vila e produziam carvão e lenha, produtos que eram destinados à EFB e a algumas empresas, como a Pará Electric³, que explorou a energia elétrica em Belém, Ananindeua e Marituba. Com o passar dos anos, alguns operários se transferiram da Vila Operária para terrenos próximos à empresa, dando origem a uma localidade denominada Pedreirinha, que, atualmente, corresponde a um bairro com a mesma denominação (Fischer *et al.*, 2020).

É importante frisar que a EFB surgiu como um projeto imperial (1884), embora a maior parte da obra tenha sido executada durante a República, sob a administração à época, de um Governo Provincial (hoje, um estado federado). Em razão das dificuldades financeiras para sua construção, a via férrea, que havia sido concedida à iniciativa privada, foi encampada pelo Governo Provincial, por meio do Decreto-lei n. 1292, de 13/10/1886. A partir deste ano, os novos contratos para a execução da obra passaram adotar uma nova dinâmica com o espaço (Siqueira, 2008).

A localidade de Marituba, portanto, estabeleceu-se com a construção do primeiro trecho da ferrovia, entre Belém e Benevides, em 1884, aparecendo como a sétima parada no quadro de estações e paradas. A existência de uma estrada que dava acesso ao porto em Benfica indica que já havia ocupações locais mesmo antes da implantação da EFB (Cruz, 1955). Esses elementos dão conta que o motivo para inserção de uma parada da linha férrea e de oficinas de

³ A empresa Pará Electric foi à primeira empresa a fornecer energia elétrica aos municípios de Belém, Ananindeua e Marituba (Costa, 2020).

reparos dos trens no local teve relação com as localidades preteritamente existentes (Fischer *et al.*, 2020).

A obra, que durou um quarto de século, visava à colonização dirigida da região bragantina, tendo sido criadas ao longo do seu trajeto diversas colônias, que receberam famílias de imigrantes europeus e brasileiros - sobretudo nordestinos - que tiveram papel decisivo no processo de povoamento da região.

Com a crise financeira instalada pela baixa das exportações de borracha, o estado, sem condições de dar manutenção à EFB, a alienou ao Governo Federal em 17 de setembro de 1923 (Lei Estadual 2196 e Decreto Federal 15563, de 13/07/1922), ocasionando um processo de federalização⁴ da área, originalmente concedida à empresa - ainda que o estado do Pará mantivesse sua gestão -, por meio de arrendamento (Fischer *et al.*, 2020).

O declínio da EFB se deu a partir do maciço investimento nas rodovias durante o fim da década de 1950 até o início de 1960, deixando de funcionar, de fato, em 1964 - primeiro ano do Golpe Civil-Militar. Desativada há mais de 50 anos, as estações foram abandonadas ou destinadas para outros fins, e os trilhos foram retirados para diversos usos. No entanto, até hoje permeia a memória da região, integrando o patrimônio histórico local (Fischer *et al.*, 2020).

Em termos gerais, o surgimento de grande parte dos núcleos urbanos na Região Metropolitana de Belém teve ligação direta com a inserção da EFB, que, como visto, ocasionou mudanças significativas no processo de ordenamento territorial da região amazônica. Contudo, como discutido no tópico a seguir, as

⁴ A EFB foi entregue definitivamente à gestão da União em 1º de janeiro de 1937 (Fisher *et al.*, 2020).

dinâmicas espaciais incidentes sobre Marituba também foram diretamente influenciadas por vetores decorrentes do papel econômico exercido pela capital, os quais, também devem ser considerados de forma convergente à análise.

Urbanização, metropolização e dispersão do espaço urbano

É oportuno frisar, em paralelo ao processo acima descrito, que a formação de Marituba também foi influenciada pelas dinâmicas envolvendo a cidade de Belém e sua importância no contexto amazônico, o que tornou a sua localização elemento estratégico na ocupação do território – haja vista ter se tornado a cidade primaz da região – e um ponto de concentração de parte das relações comerciais com a Europa (Corrêa, 2000).

A partir da segunda metade do século XX, o papel do Estado no processo de produção do espaço na Amazônia foi, em primeiro lugar, o de criar as condições gerais para atender às novas necessidades de expansão e reprodução do capital na Região. No entanto, segundo Chagas (2003, p. 43):

(...) também objetivos geopolíticos baseados na ideologia de segurança e integração nacional e no controle das crises sociais. Essa ação do Estado toma forma a partir da criação ou reestruturação de vários órgãos da administração pública federal, estadual e municipal e de empresas estatais cuja atuação não ocorreu de maneira episódica, mas constante, como produtores e gestores do espaço.

Ainda de acordo com Chagas (2003, p. 123):

Para implementar a política do governo federal, fazia-se necessário, antes mesmo da fronteira de recursos, instalar a fronteira urbana, pois ela seria uma estratégia básica do Estado para a ocupação regional, sendo a responsável por sustentar a mobilidade do trabalho. Permitiria, assim, atrair migrantes sem dar-lhes acesso à propriedade da terra; é nela que estão inseridos os bolsões de força de trabalho.

Esse movimento de articulação do Estado, especialmente do governo federal, visando ampliar o processo de exploração dos recursos naturais e da transformação da ocupação da Amazônia, produziu uma reestruturação da malha urbana, percebido em, pelo menos, quatro momentos: a) o primeiro movimento - espontâneo, mesmo que se pressuponha a ação do Estado e do capital privado - de formação dos núcleos urbanos próximos às áreas dos projetos exploração mineral, de infraestrutura e agropecuárias; b) um segundo movimento, que se consistiu em uma urbanização de caráter dirigido, que tinha o objetivo de atender aos interesses de colonização planejada pelo Estado e por companhias colonizadoras, baseadas no urbanismo do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária); c) um terceiro movimento, de formação de núcleos urbanos ligados diretamente aos projetos de exploração mineral e infraestruturais, chamadas de *company towns*, que serviam de base para as operações de grandes empresas; e, finalmente, d) e um quarto movimento, de reestruturação e dispersão dos centros urbanos tradicionais, como no caso de cidades como Belém - que tiveram suas malhas urbanas ampliadas devido à intensificação dos movimentos migratórios que chegavam à cidade (Chagas, 2003).

Esses momentos de reestruturação do espaço amazônico, mais especificamente o último, foram imprescindíveis para a dispersão da malha urbana de Belém. Mesmo não sendo sede de nenhum projeto de exploração dos recursos naturais, de infraestrutura energética e circulação ou mesmo agropecuária, a capital paraense emergiu como um importante *nó* nas estratégias de desenvolvimento regional, pois concentrou grande parte das

instituições públicas vinculadas aos governos federal e estadual, e, mais tarde, conseqüentemente, protagonizou a diversificação e ampliação dos serviços públicos de atendimento à população e de comércio.

Considerar o espaço como forma ou conteúdo implica analisar as formas espaciais correspondentes a um objeto ou a um arranjo de objetos em determinado território (Santos, 1996). E, uma das conseqüências desse movimento de transformação do espaço urbano de Belém (e dos objetos que a circundaram) foi o intenso movimento migratório, particularmente a partir dos anos de 1970, conforme é demonstrado na Tabela 1.

Tabela 1 - População da cidade de Belém-PA entre 1851-2010.

ANO	POPULAÇÃO
1851	18.000
1890	96.500
1905	120.000
1920	236.400
1940	208.706
1950	225.000
1960	359.000
1970	633.374
1980	933.287
1991	1.244.689
2000	1.280.614
2010	1.393.399
2022	1.303.403

Fonte: Penteado (1968). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2024)

Os anos de 1960 marcaram um novo momento na estratégia do estado para a integração nacional, principalmente pela abertura de rodovias federais, o que colocou Belém em um novo padrão de urbanização, cujos fluxos passaram a se concentrar pelos eixos rodoviários (Chagas, 2003).

Esse novo modelo de urbanização (da rede urbana) deu origem, em Belém, a outro processo: o de *metropolização*. Este processo, segundo Trindade Jr. (1998), deu-se pela incorporação de vilas e cidades próximas. Mesmo que, visualmente, ainda se apresentasse de forma fragmentada e desarticulada, a partir da década de 1970, o processo se intensificou por meio da migração que se iniciou com a abertura da Rodovia Belém-Brasília.

Para Trindade Jr (2016), o processo de metropolização configurou uma nova fase do processo de urbanização, que teve como uma de suas principais características a dispersão urbana. Essa dinâmica acelerou as ocupações para além do *cinturão institucional* formado por grandes glebas de terras federais nos limites da *Primeira Légua Patrimonial* de Belém, que, até então, limitava o avanço do tecido urbano. Palheta *et al.*, (2017, p. 301) afirmam que

[...] a definição da chamada Linha da Primeira Légua Patrimonial de Belém, foi intitulada a partir de um plano de alinhamento urbano que determinou a porção de uma légua de terras (4.110 hectares)” (p. 299), se estendendo do “núcleo inicial de fundação da cidade, no atual bairro Cidade Velha [...] até o arco formado pelas Avenidas Doutor Freitas e Perimetral.

Costa (2020) esclarece que o rompimento do Cinturão Institucional e a transferência das áreas caracterizadas como Segunda Légua Patrimonial à municipalidade de Belém inseriu

mudanças importantes para o processo de ocupação dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém. A *Segunda Léguas Patrimonial* foi transferida do estado do Pará para a Intendência Municipal de Belém por meio do Decreto nº. 766 de 21 de setembro de 1899, com intuito de possibilitar a implantação de melhoramentos e demais empreendimentos públicos.

O Cinturão Institucional compreendia um conjunto de instituições com áreas de extensos espaços sendo destinados a várias atividades, tais como as executadas por órgãos militares (Marinha, Exército e Aeronáutica), órgãos ligados a áreas de pesquisa Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA, Universidade Federal do Pará - UFPA, Faculdade de Ciências Agrárias do Pará - FCAP, órgãos ligados às áreas de infraestrutura, como a Companhia de Saneamento do Pará - COSANPA, Centrais Elétricas do Norte do Brasil - ELETRONORTE, dentre outras.

Essas instituições obtiveram suas áreas de influência por meio de doações, em sua maioria, ou ainda por intermédio de desapropriações, concessões e permutas realizadas por ações governamentais, tanto no nível estadual, como no federal, configurando o uso de poder via negociações - nesse caso, políticas, na sua maioria, considerando o quadro de disputa ocorrido na época.

Desta forma, a ocupação do município de Marituba também decorreu em razão das diversas formas de habitações e assentamentos produzidos fora do centro de Belém, conhecida como *Segunda Léguas Patrimonial*, a partir da década de 1970, colocadas como expressões iniciais da metropolização.

Aqui é importante destacar que as Regiões Metropolitanas - RM⁵ - eram definidas por Lei Federal; embora a Constituição Federal de 1988 tenha transferido essa autoridade aos estados, entes federados, para delimitação de suas RM, conceituando-as no Capítulo III, Artigo 25, Parágrafo 3º:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (Brasil, 1988, p. 41).

Um conceito mais detalhado para RM e para metrópole encontra-se no Artigo 2º do Estatuto da Metrópole, que foi criado via Projeto de Lei 3.460/2004, mas somente instituído como a Lei nº 13.089/2015, posteriormente:

V - metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; VII - região metropolitana: aglomeração urbana que configure uma metrópole. Parágrafo único. Os critérios para a delimitação da região de influência de uma capital regional, previstos no inciso V do caput deste artigo considerarão os bens e serviços fornecidos pela cidade à região, abrangendo produtos industriais, educação, saúde, serviços bancários, comércio, empregos e outros itens pertinentes, e serão disponibilizados pelo IBGE na rede mundial de computadores. (Brasil, 2015, p. 35).

⁵ Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019), até 2019 existiam 74 (setenta e quatro) RMs no Brasil, , desde as primeiras institucionalizações na década de 1970.

Já no Artigo 1º, essa legislação previa:

Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal. (Brasil, 2015, p. 41)

Freitas (2020) ressalta que além do crescimento numérico das RMs nas últimas décadas, é preciso elas que garantam melhorias para seus cidadãos. Na essência, as RMs eram espaços de negociações políticas que deveriam propulsionar melhores condições de vida para os cidadãos e atender ao objetivo para os quais foram idealizadas, que seria viabilizar as funções públicas de interesse comum entre os municípios envolvidos.

A Região Metropolitana de Belém (RMB) ou Grande Belém, segundo a Lei Complementar Federal nº 14, de 08/07/1973, teve sua composição definida pelos municípios de Belém e Ananindeua. Adiante, por meio da Lei Complementar Estadual nº 027, de 19/10/1995, foram incluídos mais três municípios, Benevides, Santa Barbara do Pará e Marituba.

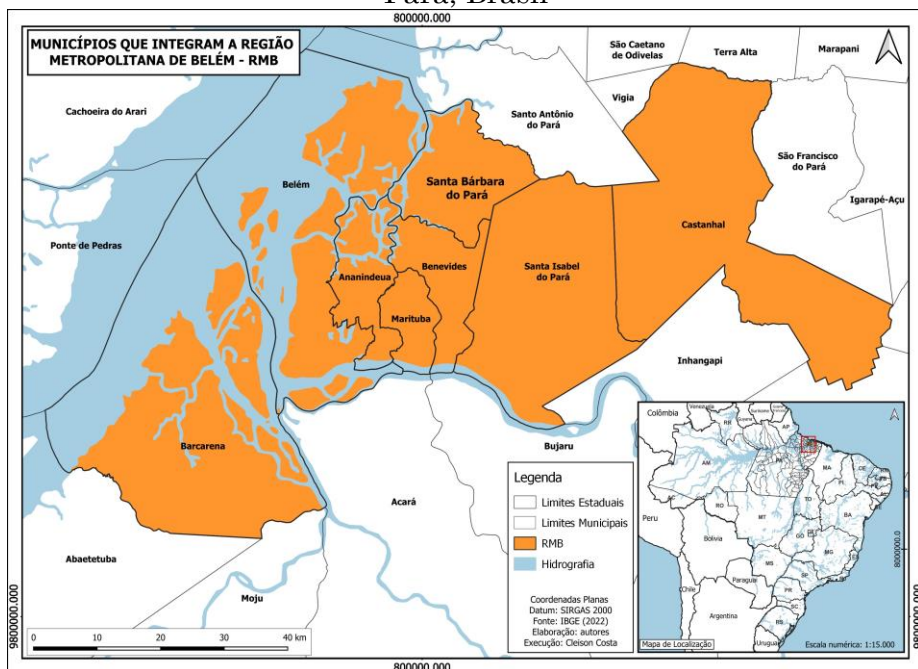
O município de Santa Barbara do Pará, criado pela Lei Estadual nº 5.693, de 13/12/1991, originou-se do desmembramento do município de Benevides, o qual compunha enquanto distrito administrativo. Por sua vez, as terras de do município de Marituba pertenciam ao município de Belém, e, com a criação do município de Ananindeua, em 1943, passaram a pertencer a esse novo município. Já em 1961, Marituba passou a pertencer ao município de Benevides; em 1995, foi

CONFIGURAÇÃO GEOGRÁFICA: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MARITUBA-PA NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

elevado à categoria de município pela Lei Estadual n.º 5.857, de 22/09/1994, sendo desmembrado de Benevides (Mendes, 2018).

É igualmente importante considerar a inclusão do município de Santa Isabel do Pará na RM de Belém, pela Lei Complementar Estadual n.º 072, de 20/04/2010, e de Castanhal, pela Lei Complementar Estadual n.º 076, de 28/12/2011. Mais recentemente houve a inclusão do município de Barcarena à RM de Belém, por meio da Lei Complementar n.º 164, de 5 de abril de 2023, que altera a de n.º 027, de 19/10/1995, que instituiu a (atual) Região Metropolitana de Belém.

Figura 2 - Mapa de localização da Região Metropolitana de Belém, Pará, Brasil



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021)
Elaboração: Os Autores, 2024.

A nova configuração das unidades político-administrativas nos vetores recentes de expansão, a exemplo do que aconteceu com

o município de Marituba, pode ser relacionado ao redirecionamento dos assentamentos urbanos. Dessa forma, a institucionalização do município de Marituba à Região Metropolitana de Belém denota-se resultado da acumulação de relações sociais e a interação entre espaço e tempo.

É importante reforçar que, para além dos eixos viários que foram essenciais para a formação dos núcleos urbanos, o processo de dispersão metropolitana também reconfigurou a estrutura urbana a partir de Belém, que exerceu e ainda exerce um papel de centralidade no contexto urbano da Região Metropolitana de Belém. Ribeiro (2018, p. 20), nesse sentido, reconhece “dois subespaços componentes da cidade-região de Belém, o espaço metropolitano e o entorno metropolitano [...]”, este último, sujeito à centralidade exercida pela capital.

Nitidamente, é possível identificar interações espaciais que privilegiam o caráter relacional da configuração geográfica dos objetos espaciais que influenciaram a formação de outros núcleos urbanos, doravante, foram importantes para a inserção de outros municípios a RMB.

Considerações finais

Como visto nas linhas cima, este trabalho buscou a construção de um caminho teórico conceitual para a análise do espaço e suas categorias enquanto questões formuladoras do saber geográfico, no sentido de compreender e interpretar a espacialidade das realidades sociais.

A proposta esteve assentada na possibilidade de elaborar linhas discursivas que auxiliassem a compreensão dos objetos geográficos, uma vez que a reconfiguração geográfica presenciada

no espaço amazônico representou mudanças significativas na configuração dos municípios. As políticas de ordenamento territorial inseridas pelo estado, a exemplo dos eixos viários por meio da EFB inicialmente e depois pela Rodovia BR-316 reconfiguraram o processo de ocupação dos núcleos urbanos.

O meio técnico substituiu o meio natural, de modo que, hoje, é possível presenciar o meio técnico-científico-informacional que se sobrepõe ao meio geográfico, marcado pela presença da ciência, da técnica e da informação constante nos processos de readaptação dos territórios.

A EFB e a Rodovia BR-316 reorganizaram a configuração geográfica dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém, o que refletiu, posteriormente, no processo de metropolização por meio da dispersão urbana da Segunda Léngua Patrimonial e da gradativa inserção dos municípios do entorno da capital, conforme interesses políticos e econômicos de cada período.

Portanto, nota-se que, no decorrer da história humana, o espaço geográfico tem sido construído constantemente, dentro de um movimento dialético entre forma e conteúdo, o que compreendeu desvendar a periodização dos eventos que deram forma ao território, o que resta claro a partir das dinâmicas de formação do município de Marituba, Pará. Esses componentes reverberaram a importância em compreender o movimento do espaço, isto é, sua formação, é ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento da configuração geográfica.

Referências

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 1988.

BRASIL. **Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

CHAGAS, Clay Anderson Nunes. **O Mito da cidade aberta: planejamento e desenvolvimento urbano na Amazônia**. Dissertação (Mestrado) – Universidade da Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

COSTA, Antonio Cleison de Souza. **Poder e Território na Geografia: agentes territoriais locais e os crimes violentos letais intencionais (2013 a 2017) no bairro Cabanagem, Belém-PA**. Dissertação (mestrado em Geografia) Universidade Federal do Pará. Belém, 2020.

CRUZ, E. A **Estrada de ferro de Bragança: visão social, econômica e política**. Belém, PA: SPVEA, 1955. Disponível em: <http://177.74.60.161/obrasraras/publicacao/a-estrada-de-ferro-de-bragancavisao-social-economica-e-politica/>. Acesso em: 21 abr. 2023. Acesso em: 09 out. 2023.

FERRÃO, João. **O Ordenamento do Território como Política Pública**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

FISCHER, Luly Rodrigues da Cunha *et al.* **DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, URBANÍSTICO-AMBIENTAL E FUNDIÁRIO DO MUNICÍPIO DE MARITUBA – PA**. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

FREITAS, Ruskin. Regiões metropolitanas: uma abordagem conceitual. **Revista Humanae**, v. 1, n. 3, p. 44-53, dez. 2009.

FREITAS, Ruskin. Análise sobre a relação entre o desenvolvimento regional e a composição das regiões metropolitanas brasileiras na contemporaneidade. **Revista Macambira**. v.4, n. 1, p. 44-53, jan. 2020.

FURTADO, A. **Memórias da estrada de ferro de Bragança**. Disponível em: <http://adrielsonfurtado.blogspot.com/2010/04/memorias-da-estrada-de-ferrode.html>.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no Limite: Território e multi/transterritorialidade em tempos de insegurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo, Loyola, 1993.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades: 2000- 2010-2022. **Censo Demográfico, 2022**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em 09/10/2023.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

LENCIONI, Sandra. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo. In: PEREIRA, P. C. X. e HIDALGO, R. (orgs.). **Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en America Latina**. Santiago, PUC-Chile, 2008.

PALHETA, João Marcio *et al.* O traçado da linha da primeira légua patrimonial (LPLP) e da linha de preamar média (LPM) de 1831 da cidade de Belém. In: SILVA, C. N. *et al.* **Belém dos 400 anos: análises geográficas e impactos antropogênicos na cidade.** Belém: GAPTA/UFPA, 2017, p. 297-312.

PARÁ. **Lei complementar Nº 27, de 19 de outubro de 1995.** Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. Disponível em: http://antigo.sefa.pa.gov.br/legislacao/interna/lei/lc1995_p0027.pdf.

PARÁ. **Lei complementar Nº 072, de 20 de abril de 2010.** Altera a Lei Complementar Nº 027, de 19 de outubro de 1995, e dá outras providências. Disponível em: <https://fnembrasil.org/wp-content/uploads/2017/10/RM-BELEM-LEI-COMPLEMENTAR-072.pdf>

PARÁ. **Lei complementar Nº 076, de 28 dezembro de 2011.** Altera a Lei Complementar Nº 027, de 19 de outubro de 1995 e dá outras providências. <https://fnembrasil.org/wp-content/uploads/2018/07/LEICOMPLEMENTARN-076-DE28DEDEZEMBRODE2011..pdf>

PARÁ. **Lei complementar Nº 164, de 5 de abril de 2023.** Altera a Lei Complementar de 1995. <https://leisestaduais.com.br/pa/lei-complementar-n-164-2023-para-altera-a-lei-complementar-no-027-de-19-de-outubro-de-1995-que-instituiu-a-regiao-metropolitana-de-belem>

PARÁ. **Lei Nº 5.857 de 22 de setembro de 1994.** Cria o município de Marituba e dá outras providências. Disponível em: <https://vdocuments.pub/lei-no-5857-de-22-de-setembro-de-1994-leis-e-atos-regulamentares-do-municipio.html?page=1>.

PENTEADO, Antonio Rocha. **Belém:** estudo de geografia urbana. Belém: UFPA, 1968 (Coleção José Veríssimo).

MENDES, Luiz Augusto Soares. A Geografia-Histórica da Região Metropolitana de Belém. **Revista Espacialidades [online]**. 2018.2, v. 14, n. 1.

MOREIRA, E. Belém e sua expressão geográfica. In: PARÁ. **Obras reunidas de Eidorfe Moreira.** Belém, Cejup, v.1. 1989.

MOREIRA, R. O espaço e o contra-espaço: as dimensões territoriais da sociedade civil e do Estado, do privado e do público na ordem espacial burguesa. In: SANTOS, M. *et al.* (Org.) **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Niterói-RJ: Lamparina, 2007. p. 72 -108.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. Dispersão metropolitana e novas formas urbano-regionais: uma proposta para o reconhecimento e a delimitação da cidade-região de Belém. **Ateliê Geográfico** - Goiânia-GO, v. 12, n. 1, abr/2018.

SANTOS, Milton. Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 53, p. 35-60. Bauru: AGB, 1977.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SANTOS, Tiago Veloso dos. Metropolização e diferenciações regionais: estruturas intraurbanas e dinâmicas metropolitanas em Belém e Manaus. **Cad. Metrop., São Paulo**, v. 19, n. 40, p. 865-890, set/dez 2017.

SIQUEIRA, J. L. F. **Trilhos: o caminho dos sonhos** (memorial da estrada de ferro de Bragança). José Leôncio Ferreira de Siqueira. Bragança, 2008.

SOJA, Eduardo. **Geografias pós-modernas. Uma reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SOJA, Eduardo; HADJIMICHALIS, C. Entre o materialismo geográfico e a análise espacial. **Antípoda**. Worcester, n.11, v. 3, p. 3-11.

TRINDADE JÚNIOR, Saint Clair. **A cidade dispersa, os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana**. São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

TRINDADE JÚNIOR. Saint Clair. **Formação Metropolitana de Belém (1960-1997)**. Belém, PA: PakaTatu, 2016.

VENTURA NETO, R. da S. **Circuito imobiliário e a cidade: coalizões urbanas e dinâmicas de acumulação do capital no espaço intraurbano de Belém**. 2012. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Belém, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012.

VICENTINI, Y. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba, Editora da Universidade Federal do Paraná: 2004.

Submetido em: 16 de abril de 2024

Devolvido para revisão em: 14 de junho de 2024

Aprovado em: 13 de agosto de 2024

DOI: https://doi.org/10.62516/terra_livre.2024.3489

Como citar:

SOUZA COSTA, A. C.; ANDERSON NUNES CHAGAS, C.; NETTO, R. M. R. CONFIGURAÇÃO GEOGRÁFICA: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MARITUBA-PA NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM. **Terra Livre**, São Paulo, ano 39, v.1, n.62, jan.-jun. 2024, p. 453-483. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/3489>. Acesso em: dia/mês/ano.