

**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Gestão territorial e desenvolvimento econômico: o caso do município de Benevides-PA

Marcus Vinicius Albuquerque Franco de Sá
PPGAU/UFPA

Sessão Temática 02: Políticas públicas e gestão multiescalar do território urbano e regional

Resumo: Este trabalho parte de uma análise da gestão territorial do município de Benevides no estado do Pará, para discutir efeitos territoriais em prol de um suposto “desenvolvimento” econômico na Região Metropolitana de Belém (RMB). A aplicação de políticas públicas de desenvolvimento econômico pelas esferas municipais e estaduais vem contribuindo para a inserção de grandes empreendimentos industriais e logísticos no município de Benevides, o que tem levado a mudanças em sua dinâmica territorial. Tomando como referência teórica os efeitos espaciais de mudanças causadas no sistema produtivo, este trabalho articula dados quantitativos secundários sobre mudanças na movimentação da economia local, em confronto com zoneamentos previstos no Plano Diretor Urbano. O artigo visa explicar, a partir de leituras sobre a reestruturação produtiva e a flexibilização do capital financeiro, como o território urbano vem sendo utilizado cada vez mais para a reprodução capitalista. Os “respingos” da nova dinâmica de acumulação de capital associado aos interesses dos gestores no desenvolvimento econômico da RMB resultam em um afastamento cada vez maior das possibilidades de um território equilibrado nos âmbitos social, econômico e ambiental.

Palavras-chave: Benevides; região metropolitana; desenvolvimento econômico; gestão territorial.

Territory management and development: the case of the municipality of Benevides-PA

Abstract. This work starts from an analysis of the territorial management of the municipality of Benevides in the state of Pará, to discuss territorial effects in favor of a supposed economic “development” in the Metropolitan Region of Belém (RMB). The application of public economic development policies by the municipal and state levels of government has contributed to the insertion of large industrial and logistical developments in the municipality of Benevides, which has led to changes in its territorial dynamics. Taking as a theoretical reference the spatial effects of changes caused in the productive system, this work articulates secondary quantitative data on changes in the local economy, in comparison with zoning devised in the Plano Diretor Law (Urban Master Plan Law). The article aims to explain, based on readings about productive restructuring and the flexibility of financial capital, how the urban territory has been increasingly used for capitalist reproduction. The “splashes” of the new dynamics of capital accumulation associated with the interests of managers in the economic development of the RMB result in an increasing distance from the possibilities of a balanced territory in the social, economic and environmental spheres.

Keywords: Benevides; metropolitan region; economic development; territorial management.

Gestión y desarrollo del territorio: el caso del municipio de Benevides-PA

Resumen: Este trabajo parte de un análisis de la gestión territorial del municipio de Benevides en el estado de Pará, para discutir efectos territoriales a favor de un supuesto “desarrollo” económico en la Región Metropolitana de Belém (RMB). La aplicación de políticas públicas de desarrollo económico por parte de los ámbitos municipal y estatal ha contribuido a la inserción de grandes emprendimientos industriales y logísticos en el municipio de Benevides, lo que ha propiciado cambios en su dinámica territorial. Tomando como referencia teórica los efectos espaciales de los cambios provocados en el sistema productivo, este trabajo articula datos cuantitativos secundarios sobre cambios en el movimiento de la economía local, en comparación con la zonificación prevista en el Plan Director Urbano. El artículo tiene como objetivo explicar, a partir de lecturas sobre la reestructuración productiva y la flexibilidad del capital financiero, cómo el territorio urbano ha sido crecientemente utilizado para la reproducción capitalista. Los “salpicaduras” de las nuevas dinámicas de acumulación de capital asociadas a los intereses de los gestores en el desarrollo económico de la RMB resultan en un alejamiento cada vez mayor de las posibilidades de un territorio equilibrado en los ámbitos social, económico y ambiental.

Palabras clave: Benevides; región metropolitana; desarrollo económico; gestión territorial.

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização acelerado que ocorre no Brasil desde a década de 1970 traz consigo a expansão urbana metropolitana invariavelmente de maneira desassistida de infraestrutura e planejamento de uso e ocupação do solo (GROSTEIN, 2001). Como consequência do crescimento da malha urbana desarticulada e precária, a quantidade e qualidade dos serviços públicos não consegue acompanhar o ritmo de demandas sociais ligadas à expansão do tecido urbano (GROSTEIN, 2001). Desde a década de 1970, o Estado - por meio de leis específicas voltadas a criação de regiões metropolitanas, primeiro pelo governo central e, depois de 1988, pelos estados federativos - vem adotando medidas para definir territorialmente e estabelecer competências de funções comuns a municípios considerados em alguma medida conurbados, conforme o grau de expansão urbana nas franjas municipais, ou ainda em estágio inicial de agregação. Nestes últimos, como é o caso da Região Metropolitana de Belém (RMB), a ingerência política tem forte influência na aprovação de novas Regiões Metropolitanas (RMs), ou ainda na inserção de municípios nas regiões pré-existentes, e no conjunto trazem em si novos desafios no planejamento e na gestão dos territórios (SEDOP, 2018).

Benevides é um município do estado do Pará que passou a integrar a RMB a partir de 1995, e que atualmente possui 64.780 habitantes em uma área de 187.868 km² (IBGE, 2021). Juntamente com os municípios de Marituba e Santa Bárbara do Pará, a RMB foi ampliada naquele ano como medida de reconhecimento de um maior volume de relações econômicas e pendulares no pessoal ocupado, para além da primeira definição legal do ano de 1973 composta pelos municípios de Belém e Ananindeua (LIMA *et al.*, 2005). A ampliação da RMB demonstra que os processos socioespaciais, definidos pelas especificidades locais, foram pouco considerados pelas ações de planejamento definidas no período anterior, resultando na expansão urbana sem considerações às diretrizes de ordenamento territorial contidas nos primeiros planos diretores de caráter metropolitano (LIMA *et al.*, 2005). Desta maneira, este estudo, que faz parte de uma dissertação de mestrado em desenvolvimento, volta-se ao exame das condições existentes atualmente em Benevides, no que se refere ao estabelecimento de condições buscadas pela gestão local para garantir um certo protagonismo econômico na escala metropolitana. A aplicação

de políticas públicas de desenvolvimento econômico pelas esferas municipais e estaduais vêm contribuindo para a inserção de grandes empreendimentos no município de Benevides, o que tem levado a mudanças em sua dinâmica territorial, em grande medida pautada pelas mudanças causadas no sistema produtivo. Esse fenômeno pode ser explicado a partir da reestruturação produtiva e a flexibilização do capital financeiro que vem utilizando cada vez mais os espaços urbanos para sua reprodução (HARVEY, 1992).

Assim, este artigo busca analisar como vem se dando as decisões de gestão territorial neste município, a fim de compreender os efeitos territoriais ocasionados pelos esforços que as gestões estaduais e municipais empreendem para atrair atividades econômicas que são voltadas principalmente para que o município seja um novo entreposto logístico para a RMB, além de um *locus* de plantas industriais. Neste sentido, o trabalho relaciona a questão territorial dos municípios que compõem a RMB e o Plano Diretor Municipal de Benevides em busca de garantir a atratividade econômica.

Para atingir o objetivo proposto, este artigo está organizado em três partes. Na primeira, é apresentado o panorama geral da reestruturação produtiva somado a elementos do setor de serviços e do *e-commerce* que formam uma base teórica para analisar a atual dinâmica territorial do município de Benevides e a busca de um protagonismo econômico mais vigoroso. Em seguida, há um resgate de elementos históricos de Benevides, desde seu tempo de colônia agrícola até a implantação dos parques logísticos na atualidade e sua gestão territorial; e, por último, nas conclusões, são feitos alguns apontamentos sobre o “respingo” da mudança de operação do capital do modelo de acumulação intensiva para o modelo de acumulação flexível no município de Benevides, no que resulta na instalação dos empreendimentos estudados que vêm ocorrendo em seu território. Para os limites deste trabalho, analisam-se as condições criadas pelas gestões estaduais e municipais para a implantação de empreendimentos industriais e logísticos no território municipal em confronto com o que determina o Plano Diretor Municipal.

1 Da reestruturação produtiva do capital ao e-commerce

A atual fase do sistema econômico capitalista é marcada pela emergência do capital financeiro e pela acirrada competitividade, caracterizada pelo avanço tecnológico e a flexibilidade produtiva, conhecida como “regime de acumulação flexível”. Enquanto novo paradigma do modelo econômico, percebe-se o aumento das relações de empresas multinacionais localizadas nos grandes centros de negócios do mundo e empresas subordinadas, localizadas em centros regionais de outros países, que sofrem influências em suas tomadas de decisões de acordo com os interesses externos. Outra característica notada é a consolidação e expansão de blocos econômicos que limitam a autonomia dos Estados na gestão de seus territórios e que estabelecem redes materiais e imateriais como base da sua acumulação nos territórios (CIDADE *et al.*, 2008).

O contexto mundial que encontramos na dinâmica de acumulação intensiva é do avanço da racionalidade nos processos de produção industrial e o descontrole no uso dos recursos naturais. Do outro lado da dinâmica capitalista, está a criação da necessidade do consumo em massa, que retroalimenta o sistema e incentiva o aumento da produção de mercadoria, garantindo assim a multiplicação do lucro, ou seja, o fordismo (CIDADE *et al.*, 2008). A dinâmica é dada por um processo histórico de transformação que se

estabelece pela dominância dos centros hegemônicos. Em grande medida, os Estados Unidos da América - com sua massiva disseminação de uma “ideologia do progresso” - foi quem estabeleceu as bases do modelo capitalista de acumulação intensiva ao longo do século XX, e que se prolongou até o final dos anos de 1960 (CIDADE *et al.*, 2008).

A dinâmica apresentada pela produção em larga escala gerou mudanças significativas no território, já que as grandes unidades de produção buscavam se localizar perto de fontes de matéria-prima e/ou próximas ao mercado consumidor, visando a diminuição dos custos de transporte. A formação de distritos industriais juntamente com uma urbanização estendida é a representação típica do território no modelo de acumulação intensiva. A concentração e a centralização de capital são outras características inerentes à dinâmica de acumulação intensiva, o que reforça o caráter transformador do território pelo capital (CIDADE, 1999).

A expansão mundial da racionalidade fordista ultrapassou os limites da produção, chegando na esfera do consumo, com implicações na dinâmica socioespacial. Em seguida ao intenso crescimento do modelo de produção em massa, o fordismo chega ao seu limite, e percebe a necessidade de se reestruturar para garantir a continuidade de seus lucros. A partir desse momento, se estabelecem mudanças as quais alteram as relações entre os países e suas dinâmicas socioeconômicas (CIDADE *et al.*, 2008). Ou seja, os países de capital hegemônico passam a enxergar a possibilidade de continuar sua dinâmica de reprodução capitalista tendo como base dessa continuidade a diversificação de seu capital em direção a países subdesenvolvidos. Esse movimento de mudança é reforçado por Cidade *et al.*, (2008), quando destacam que:

Para fazer frente ao esgotamento do modelo, que a essas alturas já se manifestava com maior nitidez, as grandes empresas intensificaram os investimentos diretos em novas áreas. Estabeleceram-se em países como a Coreia do Sul, o México e o Brasil, considerados em condições de alavancar o processo de desenvolvimento e constituir-se em novos mercados (CIDADE *et al.*, 2008, p. 24).

Para a expansão do modo de produção intensivo em direção a periferia mundial, era necessário alinhar as condições oferecidas por essa periferia, tais como mão-de-obra e matéria prima baratas e a modernização da logística, o que permitiria a instalação das filiais das empresas multinacionais em novos territórios. Dessa maneira, a produção foi garantida pelos custos reduzidos obtidos pelos novos arranjos socioeconômicos com a participação direta dos Estados nacionais (JATOBÁ; CIDADE, 2006).

Em paralelo à consolidação da hegemonia norte-americana na economia global, outros blocos econômicos advindos da Europa e da Ásia começaram a demandar mais participação na dinâmica global da economia. A crise do petróleo no início dos anos 1970 (que sucedeu décadas de crescimento econômico) foi ocasionada por uma série de fatores que geraram insegurança econômica no panorama internacional, reforçando ainda mais a necessidade de uma reorganização do sistema de produção, bem como modificações no quadro social e político internacional utilizado naquele momento de crise (CIDADE *et al.*, 2008).

Nos anos seguintes à crise, Harvey (1992) aponta que o período dos anos de 1970 e 1980, foram marcados pela reestruturação econômica e mudanças nas dinâmicas sociais e políticas, ao mesmo tempo em que se desenvolviam

novos modos de organização industrial. Para Harvey (1992), esse contexto é uma clara mudança para um novo regime de acumulação, que, ao se articular com novos sistemas de regulação político social, sucedeu ao que conhecemos hoje como "regime de acumulação flexível" (HARVEY, 1992).

Mantendo a tendência de perpetuação e superação das crises, o capitalismo mundial consegue manter sua hegemonia por meio das mudanças em seu regime - mediante a reestruturação produtiva - dessa maneira alcança a superação do modelo fordista de produção (CIDADE *et al.*, 2008). Para Harvey (1992), as principais características do regime de acumulação flexível são as mudanças no modo de gestão das multinacionais, no processo de trabalho, no estilo de vida voltado à prática do consumo, no papel do Estado frente ao capital hegemônico e a alteração no espaço-tempo. De acordo com o autor, houve também grande renovação de mercado e na oferta de novos serviços voltados às finanças, o que está diretamente relacionado com os investimentos feitos em desenvolvimento da gestão comercial, administrativa e principalmente em tecnologia (HARVEY, 1992).

A configuração territorial da nova dinâmica econômica se faz por meio dos polos tecnológicos, de empresas de produção flexível e pela incorporação de empresas específicas, surgindo assim novas áreas de articulação ligadas ao circuito produtivo. Essas novas áreas passam a se organizar por meio de sistemas espaciais de diferentes níveis e com formas distintas. As áreas que sofrem com essas mudanças podem gerar desenvolvimentos por meio da criação de novas tecnologias que, de modo direto, dependem de grandes financiamentos. Dessa maneira, o surgimento diferencial dessas áreas de acumulação de capital em forma de investimentos, podem em alguma medida contribuir para o aumento da desigualdade regional (CIDADE *et al.*, 2008).

As mudanças recentes nas quais a dinâmica da economia produtiva mundial vem sofrendo advém das novas tecnologias implantadas no setor produtivo, principalmente no que se refere às áreas de telecomunicação e transporte (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006). Esse novo momento da economia capitalista, atrelado às inovações tecnológicas, alteram diretamente a relação espaço-tempo dos fluxos que vão desde as mercadorias aos dados de informação. Ao diminuir a distância e o tempo entre as transações, cria-se condições favoráveis para o surgimento de novas redes de trocas econômicas (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006).

O setor terciário da economia nos últimos anos vem crescendo e tomando posição de mais relevância dentro do sistema econômico mundial. Isso se dá em grande medida pelas recentes mudanças no sistema econômico causadas por uma reestruturação produtiva pós-fordista. O setor de serviço tem como características principais a intangibilidade de seus produtos e rigidez espacial, devido a sua característica de intransportabilidade, inestocabilidade e simultaneidade entre produção e consumo (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006). O setor de serviços mostra-se peça fundamental para a reestruturação produtiva, justamente por dar base às articulações espaciais de fluxo e por consolidar o crescimento das redes urbanas. Pode-se notar que as mudanças recentes nos territórios, por meio das atividades econômicas, estão entrelaçadas diretamente com o terceiro setor dentro da dinâmica urbano-industrial.

Por conta disso, observa-se uma crescente interação entre os agentes econômicos por meio de articulação local/global, criando uma tendência à descentralização da produção ao mesmo tempo em que cria nova demanda ao

setor de serviço ligado à gestão das grandes empresas. É nesse contexto que o setor terciário passa a ter maior relevância nas dinâmicas espaciais da atividade econômica que, em grande medida, são a base de uma nova configuração espacial na qual a relação centro-periferia se aprofunda em diversas escalas (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006). O setor industrial cria demandas que são atendidas pelo setor terciário, como por exemplo os serviços financeiros, de consultoria, de auditoria, dentre outros, têm como finalidade aumentar a produtividade e diminuir o tempo de giro do capital aplicado (COHEN; ZYSMAN, 1987). Ou seja, o setor terciário passa a ser uma condicionante e ao mesmo tempo um indutor da reprodução do capital dentro dos seus novos paradigmas de produção capitalista do espaço.

Nota-se uma diferenciação do papel do terciário nos países centrais e nos que estão na periferia. Os centros urbanos, capazes de oferecer serviços de alta qualificação e especialização que são exigidos pela indústria, passam a alocar grandes centros corporativos que estão inseridos nos países desenvolvidos, o que permite centralizar a organização da produção ao mesmo tempo em que dispersa sua produção no território. Existe nesse fenômeno um componente do “atraso”, por não conseguir absorver toda a mão-de-obra excedente, excluindo do mercado de trabalho a mão-de-obra de baixa qualificação. Dessa maneira, em seu processo de produção do espaço, a dinâmica capitalista cria núcleos de força de trabalho que são excluídos do circuito formal da economia. Isso acontece de maneira mais acentuada nos países em desenvolvimento (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006).

Por conta do dinamismo do setor de serviços e de suas características contraditórias, é possível afirmar que há uma dualidade intrínseca ao terciário. Notada essa questão, Andrade (1994) distingue o setor terciário em duas faces: um, de maior rendimento inserido no processo de modernização e reestruturação da atividade industrial, que se beneficia com o desenvolvimento tecnológico dando ao setor industrial um aumento no giro de seu capital; e outra conectada à precarização do mercado de trabalho junto com uma saturação de serviços de baixo rendimento, levando boa parte da mão-de-obra excedente para subempregos e informalidade (ANDRADE, 1994).

O processo de urbanização está ligado diretamente ao processo de centralização e concentração do setor de serviço, e isso se dá por meio da dinâmica do modelo econômico capitalista de reprodução do capital no espaço. No processo de industrialização, o terciário tinha papel importante ao fornecer produtos básicos para reprodução da força de trabalho, e ao mesmo tempo criava demanda para a indústria em termos de mercado. A dinâmica de reprodução do capital, a concentração e a centralização do terciário foram fundamentais para o surgimento de centros urbanos (LEMOS, 1988). O avanço tecnológico que proporcionou as alterações no tempo-espaço, por sua vez, deu condições para a criação de redes urbanas hierarquizadas e polarizadas por grandes metrópoles. Nesse momento as indústrias são “expulsas” dos centros urbanos em direção às margens das regiões metropolitanas, e isso se dá por conta do alto custo de se manter a produção nos centros urbanos e pela supervalorização da terra devido a concentração do setor de serviço nos centros urbanos (FREITAS DINIZ; MATOS, 2006).

Com o avanço de novas tecnologias, as grandes empresas têm passado por mudanças estruturais em suas dinâmicas. Graças a esses avanços tecnológicos, as empresas têm tido inúmeras vantagens que ajudam a aumentar

o giro de seus estoques (ANDRADE, 2017). O comércio eletrônico (*e-commerce*) é um dos destaques das vantagens ligadas ao avanço na tecnologia, pois garante a possibilidade de aumento nas vendas, aparentemente sem grandes investimentos em locais físicos (DINIZ, 2017).

O *boom* do *e-commerce* pode ser associado à pandemia da Covid-19, que foi responsável pelo *lockdown* (confinamento) em escala global, fazendo crescer o número de adeptos ao modelo de compras online (BERBEL *et al.* 2020). A Webshoppers (2020) publicou uma pesquisa em sua 42^a edição, promovida pela Ebit (empresa que mede a reputação de lojas virtuais) em parceria com a Elo (empresa de pagamento por cartão), na qual mostra que o faturamento do *e-commerce* no Brasil cresceu cerca de 47% no primeiro semestre de 2020 (EBIT-NIELSEN, 2020). A pesquisa aponta que esse faturamento foi a maior alta em 20 anos de *e-commerce*, e mostrou ainda que ocorreu aumento de 39% em número de pedidos em comparação com o primeiro semestre de 2019. Por sua vez, as vendas subiram 47%, atingindo a marca de R\$38,8 bilhões de faturamento nesse período.

Apesar do *e-commerce* não existir em espaço físico, isso não significa que o mesmo não dependa dele. Segundo Berbel *et al.* (2020), o espaço geográfico é fundamental para o *e-commerce*, pois é somente nele que é possível a circulação das mercadorias, e isso se dá por meio da logística em um território. Portanto, o comércio eletrônico influencia o espaço ao seu redor e as atividades econômicas se organizam para poder atender às suas demandas, desde o fornecimento da matéria prima até o destino final da mercadoria. Sendo assim, entende-se que o *e-commerce* atua no ciberespaço e no espaço geográfico, com a diferença que o espaço geográfico possui limitações que resultam em alguns entraves do ecossistema de logística das empresas do comércio eletrônico (BERBEL *et al.* 2020).

Os autores Bebel *et al.* (2020) afirmam que, de acordo com a análise feita pelo World Economic Forum no estudo “The Future of the Last-Mile Ecosystem” (O futuro do ecossistema de pronta entrega, ou literalmente do último minuto em inglês), publicado em 2020, até o ano de 2030 vai ser necessário aumento de 36% na quantidade de veículos nos centros das cidades para suprir a demanda das vendas decorrentes do *e-commerce*. Isso acarretará no crescimento de 32% nas emissões de gases tóxicos provenientes do tráfego das entregas e aumento no congestionamento urbano que irá adicionar 11 minutos a mais no deslocamento para cada passageiro (BERBEL *et al.*, 2021). A pesquisa ainda conclui que haverá o aumento de 78% na demanda por entregas *last-mile* (fase logística da entrega de um produto até o cliente) até o ano de 2030.

Para Yassu (2022), isso faz com que a logística se torne protagonista no setor das vendas online, o que influencia diretamente no modelo de negócios do *e-commerce*. Para o autor, o destaque será em sua infraestrutura física (no caso, os galpões logísticos), que se liga a dois fatores da economia capitalista: a) a reestruturação produtiva que, de modo geral, busca acelerar o tempo de giro do capital; b) os galpões logísticos, que se mostram como um novo produto da financeirização imobiliária alinhado com a demanda do varejo (YASSU, 2022).

Segundo Yassu (2022), a financeirização do espaço acarreta em novos produtos imobiliários, a exemplo dos galpões logísticos. Com isso, os agentes financeiros ligados ao mercado imobiliário passaram a direcionar seus investimentos aos galpões logísticos, e como consequência acarretou novas

formas de privatização e diferenciação do espaço, agravando as desigualdades e a segregação socioespacial (YASSU, 2022), o que deverá ser analisado no caso do município de Benevides na RMB.

Importa mencionar que Yassu (2022), ao discorrer sobre este “novo produto”, afirma que representa a reestruturação produtiva e imobiliária, e faz parte das alterações na organização das empresas capitalistas. Além disso, “o condomínio logístico é resultado, entre outros, de novas estratégias de aceleração do tempo de rotação da mercadoria e da fragmentação de sua produção” (YASSU, 2022, p. 258). A reestruturação produtiva impacta diretamente a produção do espaço urbano e, de acordo com o autor (2022), ela

ocorre em um movimento ambíguo, de centralização de capitais dispersos geograficamente e setorialmente por grandes grupos em estratégias monopolistas; e o de redução de custos e de fracionamento de atividades por meio de processos de terceirização e complementaridade produtiva. Articulado a isto, ocorre a desconcentração espacial da indústria, que abandona as áreas industriais intraurbanas (YASSU, 2022, p. 260).

Para Yassu (2022), o Estado deixa de ser agente direto da concentração industrial por meio de criação de polos e distritos industriais, e passa a promover uma concentração industrial indireta “por meio de incentivos fiscais, oferta de terras e de outras vantagens que se materializam nos novos empreendimentos imobiliários industriais” (YASSU, 2022, p. 264). O autor ainda destaca que esse movimento entre indústria e Estado acelera a divisão social do trabalho que reflete o impulso do capital para estender seu domínio sobre o trabalho e os recursos naturais. Além disso, o autor observa que a necessidade de uma grande área de terra é fundamental para que o empreendimento seja viável, “pois se há uma fragmentação da propriedade da terra, isso acaba criando barreiras na negociação” (YASSU, 2022, p. 268). Tais apontamentos reforçam o entendimento de Lefebvre (2016), na medida em que este considerava o Estado agente alienatório e segregador da sociedade, pois, além de autoritário, priva os cidadãos da condição de protagonistas da sua própria cidade por meio de seu poder.

2 O papel de Benevides na Região Metropolitana de Belém

A RMB foi instituída inicialmente por meio da Lei Complementar (LC) n.º 14/1973 e reúne, atualmente, sete municípios paraenses, conforme se observa abaixo na Figura 1. Integram a RMB: Belém e Ananindeua (os 2 primeiros na primeira institucionalização), Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal (este último incorporado por meio da LC n.º 076, de 28 de dezembro de 2011). Como explicam Lima *et al.* (2005), existem três momentos importantes na análise da formação da RMB e que devem ser considerados. Para os autores, o primeiro deles diz respeito à institucionalização da RMB realizada pelo governo federal em 1973, e que comportou os municípios de Belém e Ananindeua, e esta medida representou uma decisão geopolítica para a região. O segundo momento ocorreu pós-ditadura militar, com a promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88), que ocasionou alteração dos mecanismos de gestão que viabilizavam procedimentos de abrangência metropolitana. O terceiro momento diz respeito à ampliação da RMB e a inclusão dos municípios de Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará, em 1995,

visando principalmente a unificação das tarifas de serviços públicos (LIMA *et al.*, 2005). Em seguida, foram integrados a RMB respectivamente os municípios de Santa Izabel do Pará e Castanhal, por meio das Leis Complementares Estaduais nº 072/2010 e nº 076/2011.

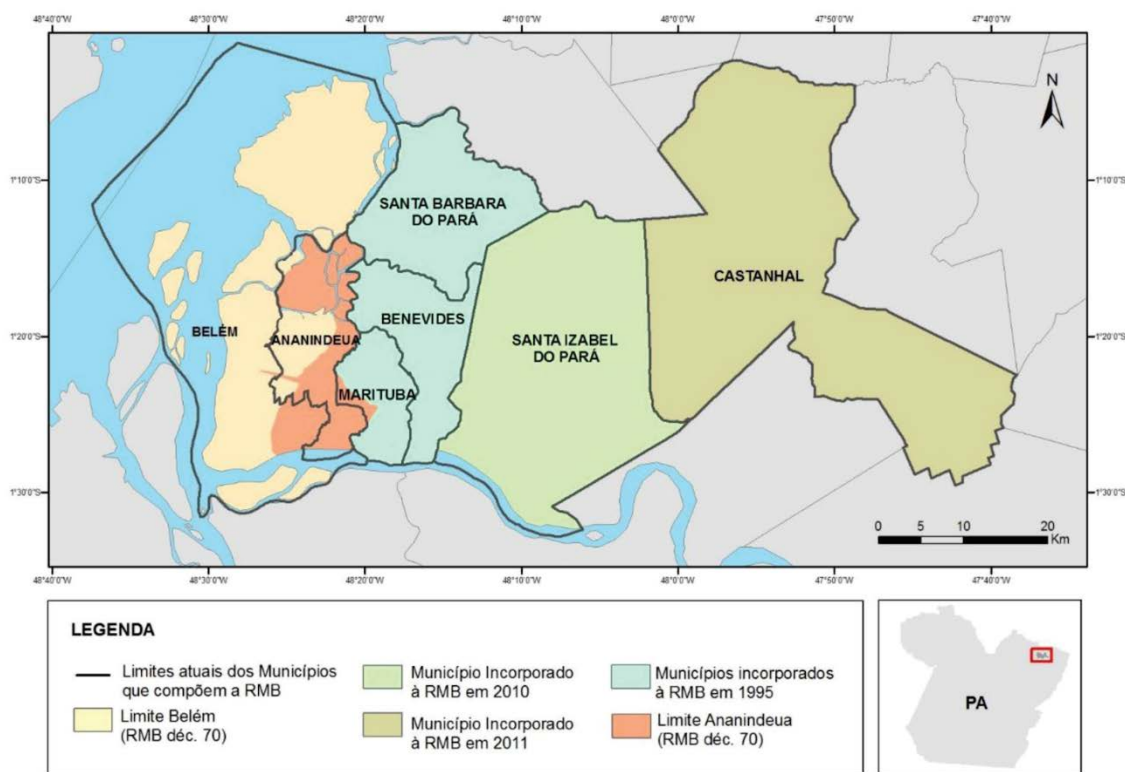


Figura 1. Composição municipal atual da Região Metropolitana de Belém (fonte: CARDOSO *et al.*, 2015, p. 24).

A falta de critérios utilizados para justificarem a ampliação da RMB e, ainda, a dificuldade de identificar a integração efetiva desses municípios em termos socioeconômicos, dificultam a implementação de políticas, gestão e execução das funções públicas de interesses comuns (FPICs) que são exigências da Lei Federal nº 13.089 (a qual instituiu o Estatuto da Metrôpole), que estabelece diretrizes gerais para o planejamento, gestão e execução das FPICs nas RMs do território nacional. Destaca-se, ainda, que a introdução recente de novos municípios na RMB não contou com estudos técnicos prévios que justificassem a ampliação do território metropolitano (SEDOP, 2018). Na grande maioria dos casos, esses processos de ampliação das RMs são motivados apenas por interesses de políticos locais, os quais visam obter benefícios dos governos federal e estadual ao integrar seus municípios às RMs (SEDOP, 2018).

Ao se analisar o histórico político e econômico-social de Benevides, é possível observar que sua relação com a RMB pode ser tratada sob a mesma ótica do que ocorre em outras RMs brasileiras, desde as primeiras análises sobre os efeitos da reestruturação produtiva (ALONSO, 2004) e, posteriormente, no que se refere ao desenvolvimento e às aglomerações urbano-industriais analisadas por Soares (2018) na região sul-brasileira. Tal análise se dá a partir de comparação sobre o que é encontrado na literatura sobre as RMs no Brasil, no que tange à capacidade de alguns municípios em efetivamente alterar a dinâmica econômica para a atração de empresas ou de bases logísticas para

seu território, e a ponto de mudar a gestão territorial anterior, como será visto a seguir.

O resgate histórico mostra que, de acordo com Souza (2018), Benevides era considerada terra de grandes riquezas naturais que possuía dinâmica extrativista e de produção agrícola no século XIX. Importante mencionar que Benevides veio a se tornar colônia agrícola por conta de seu potencial produtivo e por ter o território transpassado pela estrada de ferro Belém-Bragança, a qual esteve em operação entre os anos de 1884 e 1964, o que facilitava o escoamento da produção local (NUNES, 2008). Todavia, sua importância e dinamismo aumentou quando ocorreu a inauguração da quarta estação da ferrovia em seu território no ano de 1884. Segundo Nunes (2008), nessa época a então colônia agrícola iniciou o seu primeiro processo de organização e ocupação do solo por meio da criação e distribuição de lotes para fins agrícolas. Esse processo se caracterizou pela falta de controle do governo à época quanto aos critérios de distribuição das terras e do controle populacional de imigrantes, os quais foram incentivados pelo estado a ocupar os lotes com o intuito de aumentar a produção agrícola da colônia. Esse fato ocasionou grande aumento populacional que, por sua vez, demandou instalações de prédios para uso do poder público com a intenção de dar suporte à organização da colônia, criando ali sua primeira centralidade (VIEIRA, 2019).

A ferrovia Belém-Bragança teve seu uso findado devido às políticas do Plano de Integração Nacional (PIN), que incentivava a implantação de infraestrutura rodoviária com intuito de integrar as regiões do Brasil. Foi por meio deste incentivo que foi construída a BR-316 no ano de 1955 (RODRIGUES, 2017). Pode-se dizer que esse fato foi o primeiro passo para facilitar o acesso e o fluxo de mercadorias em grande escala no município. Benevides, então, passa por um processo de transformação deixando de ser colônia vinculada ao município de Ananindeua, tendo sua emancipação efetivada no ano de 1961 (SOUZA, 2011). O prefeito à época realizou política de desenvolvimento com base na ocupação de lotes no distrito central, destinados a empresários da capital paraense com interesse em novos negócios no recente município, dando-lhes além de terras, incentivos fiscais sobre seus novos negócios (SANTIAGO; OLIVEIRA, 2005 *apud* VIEIRA, 2019).

Ao longo dos anos em seu processo de ocupação, Benevides passa por um período em que houve aumento no uso da terra como forma de lazer e recreação, atraídos por uma grande quantidade de igarapés em suas terras. O uso recreativo tinha caráter sazonal e ocorre desde meados dos anos de 1980, em grande medida por famílias de classe média/alta vindas da capital paraense. O reflexo desse uso foi o surgimento de sítios, chácaras e condomínios fechados, fazendo com que Benevides passasse por mudanças em sua dinâmica socioeconômica (LIMA *et al.*, 2005). O município começa a perder suas características de zona rural, ao passo que áreas antes destinadas à agricultura familiar perdem espaço para a nova ocupação sazonal dos sítios e chácaras, principalmente nos distritos de Benfica, Santa Maria e Murinim.

Essa dinâmica ainda hoje é encontrada nesses distritos, e uma das questões que possibilita a manutenção desta dinâmica é o fato de os distritos mencionados ficarem distantes do eixo da rodovia BR-316, o que limita o acesso e um fluxo mais intenso de veículos. O mesmo não é visto no distrito sede do município, pois a proximidade com a rodovia tornou as dinâmicas socioeconômicas mais intensas, proporcionando urbanização mais acelerada se

comparada com os outros distritos. A sede do município possui algumas características urbanas comuns àquelas encontradas em municípios periféricos que, apesar de serem cidades menores, com menor grau de conurbação, compõem as regiões metropolitanas. A sede do município possui algumas características urbanas comuns àquelas encontradas em municípios periféricos que, apesar de serem cidades menores, com menor grau de conurbação, compõem as regiões metropolitanas. Os indicadores municipais são evidências de acentuada desigualdade social, caracterizada pela centralização da infraestrutura urbana nos núcleos urbanos e pela presença de população mais pobre em suas porções rurais, em proporções distintas do que observado em Belém e Ananindeua (SANTOS, 2017).

A margem esquerda da rodovia BR-316, no sentido sudoeste-nordeste, possuía características rurais mais evidentes, por ter grandes lotes pertencentes a fazendas, passou por processo de parcelamento de seu território ao longo dos anos 2000, os quais foram ocupados por pequenos e médios comércios e, em alguns pontos da margem da rodovia, aglomerados subnormais que surgiram por meio do processo de “invasão” de terras em desuso ou em processo de especulação. Ao longo da margem da rodovia foram construídos pequenos galpões ocupados por comerciantes e prestadores de serviços variados, que se apropriaram do fluxo intenso da rodovia para garantir a rentabilidade de seus negócios. Contudo, gradativamente esses espaços passaram a ser ocupados pelas grandes indústrias, pelo fato do município possuir grandes fontes de água mineral (o que garante o abastecimento d'água a essas indústrias) e, também, pela massiva política de incentivo fiscal do estado, que à época possuía um caráter liberal.

Devido às políticas econômicas, Benevides passou a abrigar em seu território uma grande gama de indústrias, a exemplo da cervejaria Heineken (inaugurada em 2014), a empresa Belágua de envasamento e distribuição de água mineral (existente desde a década de 1980, primeiro como grupo local e depois vendida ao grupo Coca-Cola), o grupo Cicopal (do ramo de alimentos), dentre outras, e que já estão consolidadas no território benevidense há algumas décadas. No contexto mais atual, nota-se que o município de Benevides tem recebido empreendimentos de grande porte do segmento de armazenamento, distribuição e logística, principalmente de produtos do mercado varejista. Isso se dá, até certo ponto, por uma diversidade de elementos que compõe uma situação favorável a essas indústrias, tais como: a) sua localização e proximidade com a capital paraense; b) infraestrutura rodoviária com a BR-316 transpassando seu território; c) disponibilidade de áreas de grande extensão a um valor agregado baixo em comparação aos outros municípios da RMB; d) possuir em seu território cinco bacias hidrográficas que proporcionam o abastecimento de água às indústrias instaladas; e) políticas de incentivo fiscais extensivas, nas esferas estaduais e municipais. Diante disso, o município de Benevides vem se tornando local de grande importância para a instalação de empreendimentos privados na RMB (VIEIRA, 2019).

Dentre os indicadores apresentados no quadro 1, merece destaque o valor alcançado pelo PIB *per capita* em Benevides no ano de 2021 (IBGE, 2021). Apesar de ser o quinto em número de empresas formais registradas, alcança o maior valor de PIB *per capita*. O que pode ser atribuído a diversidade de atividades das empresas localizadas no município, onde, além dos empreendimentos industriais citados, há intensa atividade voltada ao

aproveitamento de jazidas de águas consideradas de qualidade, envasadas em pequenas propriedades que supostamente teriam propriedades com valor de mercado de águas minerais. Tais dados vêm ao encontro do que este trabalho se propõe a analisar, no tocante aos esforços estadual e municipal (principalmente da gestão do território pela municipalidade) para atrair empresas e garantir as condições para suas instalações nos limites de Benevides.

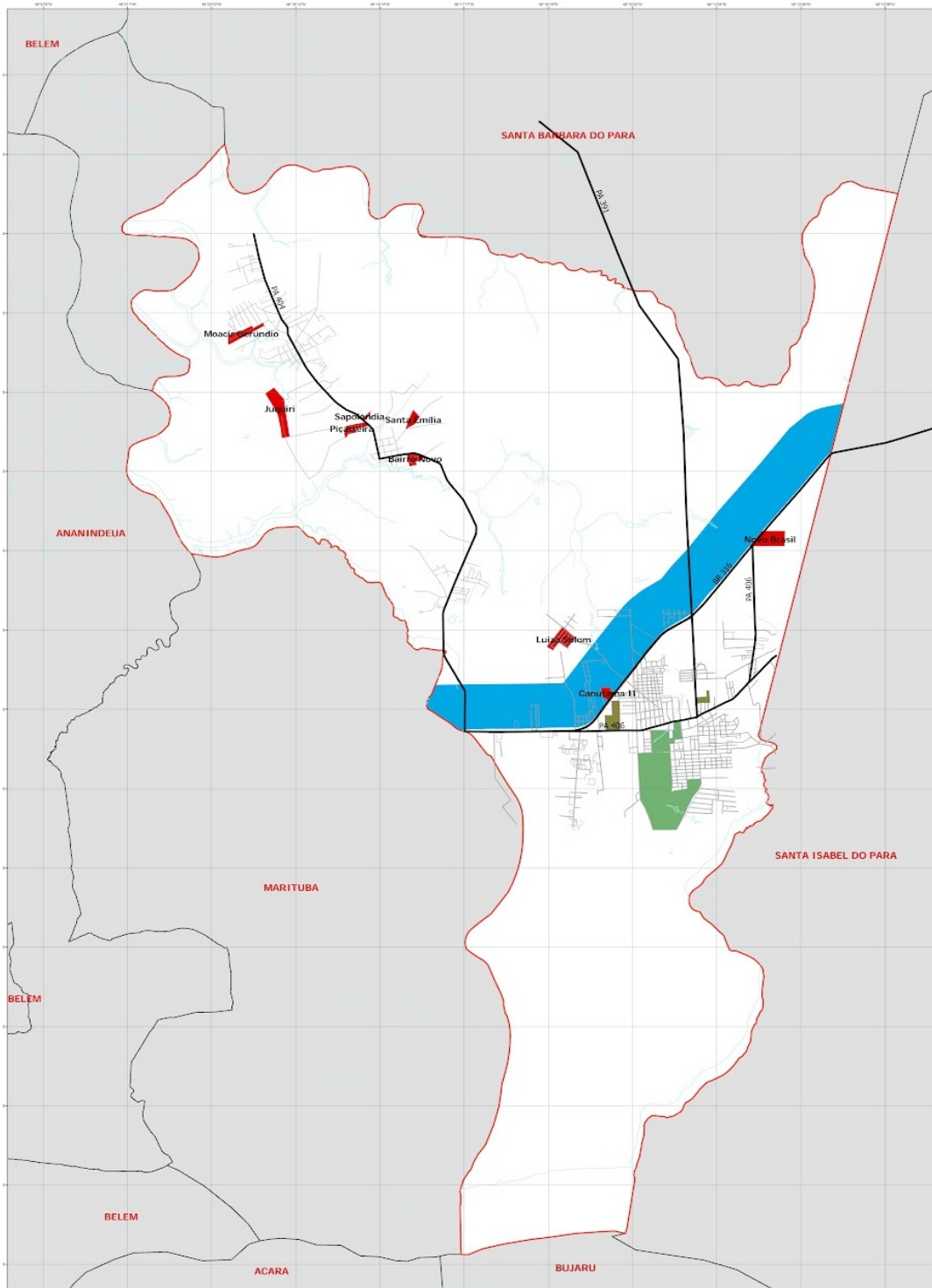
Quadro 1. População estimada, PIB *per capita* e número de empresas nos municípios da RMB (2022-21) e informações socioeconômicas (2022) (fonte: próprio autor, com base nas informações obtidas em REDESIM, 2022 e IBGE, 2021).

Município	Empresas Matriz (2022)	Empresas Filial (2022)	Total de empresas (2022)	Média salarial trabalhadores formais (R\$) (2020)	População estimada (2021)	P.I.B <i>per capita</i> (R\$) (2020)
Belém	288.787	15.349	304.136	3.657,50	1.506.420	20.562,10
Ananindeua	90.253	3.488	93.741	1.881,00	540.410	15.201,46
Marituba	12.962	545	13.507	2.194,50	135.812	15.576,91
Benevides	8.947	464	9.411	1.985,5	64.780	26.267,84
Sta. Bárbara do Pará	2.630	41	2.671	1.567,50	21.811	10.196,64
Sta. Izabel do Pará	7.660	377	8.037	1.881,00	72.856	11.242,38
Castanhal	31.274	1.559	32.833	1.672,00	205.667	21.122,55

Os dados acima sistematizados estão ligados a movimentos em curso desde a década de 1980, impulsionados com a inauguração da cervejaria em 2005, a qual foi atraída por incentivos fiscais estaduais e municipais. Para os propósitos deste trabalho, o foco se volta para o ano de 2006, quando foi promulgada a Lei Municipal nº 1.031/06 que sancionou o seu primeiro Plano Diretor (PD) que dispõe sobre o ordenamento territorial do município e sua estrutura espacial. O município foi organizado em 6 distritos, sendo 2 considerados como zona rural (Taiassuí e Paricatuba), 3 deles como áreas urbanas e rurais (Santa Maria, Benfica e Murinim) e o último, com área urbana e de expansão, sendo este, sede do município (Benevides).

No PD de Benevides são demarcadas as zonas especiais que possuem diferentes características ou destinação específica e possuem tratamentos especiais quanto ao uso e ocupação do solo e de edificação. Foram adotadas 3 zonas, sendo elas: a) Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), que são destinadas prioritariamente para recuperação urbanística, regulação fundiária e à produção de habitação de interesse social; b) Zona Especial de Interesse Ambiental (ZEIA), que são áreas de predominância da fauna e da flora, com interesse na preservação, conservação e manutenção da paisagem natural; c) Zona Especial de Interesse Industrial e Comercial (ZEIC), que são unidades

territoriais com prioridade à instalação de grandes indústrias e comércio (BENEVIDES, 2006), conforme observado da figura 2 abaixo.



Mapa de Zoneamento especial do município de Benevides

Convenção cartográfica

- Municípios Vizinhos
- Limite do município de Benevides
- Rodovias
- Rios
- Logradouro

Zoneamento Especiais

- ZEIC (Zona Especial Industrial Comercial)
- ZEIAM (Zona Especial de Interesse Ambiental)
- ZEIS Tipo 1 (Zona Especial de Interesse Social)
- ZEIS Tipo 2 (Zona Especial de Interesse Social)



Escala: 25.000
 Projeção: Lat-Long
 Datum: SAD-69



Mapa de Localização



Figura 2. Mapa de zoneamento do município de Benevides (Fonte: Benevides, 2006, anexo)

O que chama atenção para esse zoneamento é a desproporção com a qual as zonas são delimitadas. Nota-se claramente que a ZEIC é muito maior em relação ao percentual delimitado no território em relação às outras ZEIs, o que foi determinado pelo próprio inciso I do artigo 45 da Lei Municipal (PD de Benevides), o qual determina que sua área deve ser “correspondente à faixa de 1Km de largura, acompanhando o eixo da BR-316, margem esquerda, no sentido sudoeste-nordeste” (BENEVIDES, 2006), correspondendo a 10.000 km², cerca de 5,32% do seu território. Outro ponto importante a ser mencionado é a sua disposição no território municipal. O fato de a ZEIC estar atrelada à rodovia demonstra a intenção de tornar a infraestrutura existente - e que acompanha o eixo da rodovia - para fins econômicos, enquanto que as demais zonas especiais são diminutas e com pouca infraestrutura (como foi observado em pesquisa de campo em Benevides).

Ainda que o PD preveja a obrigatoriedade da elaboração de Plano de Utilização da ZEIC por meio de projeto de lei (que tem em seu propósito regulamentar o uso e ocupação dessa área), não há nos registros na Câmara Municipal de Benevides qualquer encaminhamento ao plenário de projeto de lei com tais propósitos.

A despeito da falta de regulamentação, foi implantada uma fábrica da indústria de produtos Natura, denominada de Ecoparque Natura (figura 5) no ano de 2014 e, mais recentemente, do Centro de Distribuição (CD) da Empresa de varejo Magazine Luiza (figura 6), em 2022. Apesar de serem empreendimentos de grande porte e com possíveis impactos ambientais no território benevidense, os mesmos estão situados fora da ZEIC (Figura 3).

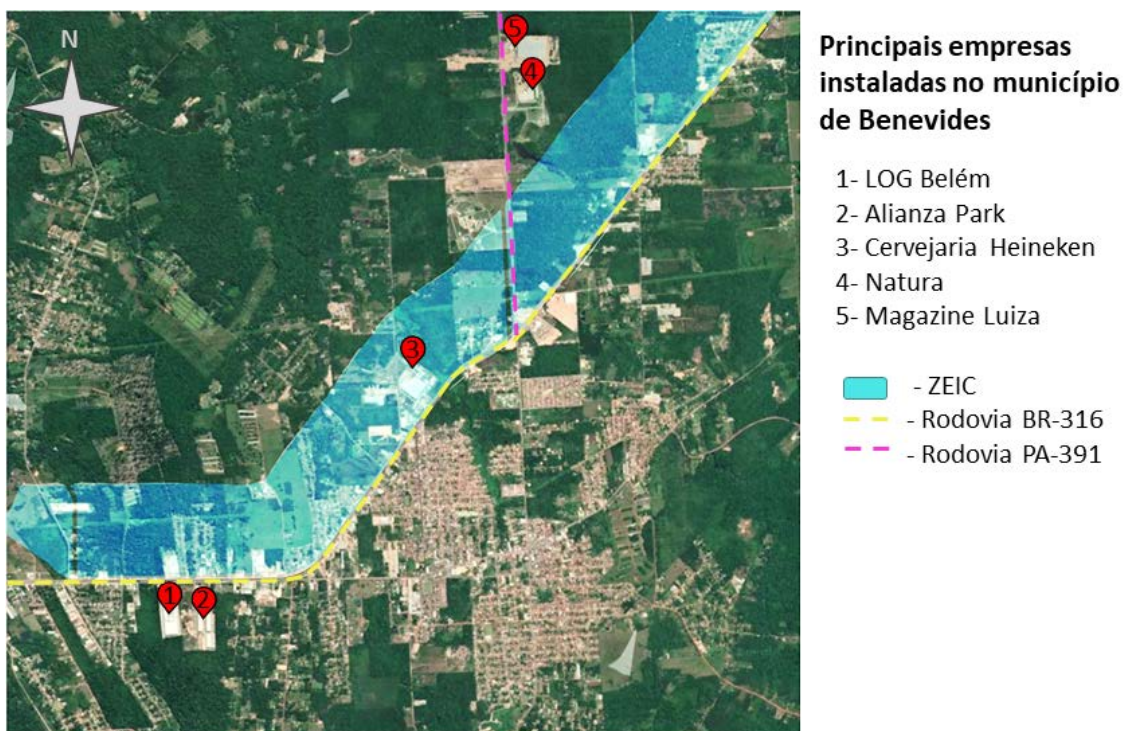


Figura 3. Localização das empresas citadas em relação a ZEIC do Plano Diretor de Benevides (Fonte: Próprio autor, baseado em imagem do site Google Maps, 2022).

A nova leva de grandes empreendimentos no município (com exceção à fábrica da Natura) decorre do advento do *e-commerce*, visto que além do CD do Magazine Luiza (figura 6 adiante), que possui cerca de 53 mil m², há ainda empresas de aluguel de espaço para galpões logísticos, a exemplo do Alianza Park (figura 4 abaixo), com cerca de 320 mil m², e da LOG Belém, que possui mais de 62 mil m², ambos fora da ZEIC, uma vez que estão na margem oposta da BR-316 (figura 3 adiante). Embora não se disponha de dados mais acurados, acredita-se que, juntamente com o CD da Magazine Luiza, visam atender às demandas das empresas varejistas que abastecem a RMB.



Figura 4. Prédio da Alianza Park, galpões de armazenamento e logística, localizado na BR-316, Benevides, PA (Fonte: próprio autor, 2022).



Figura 5. Ecoparque Natura Cosméticos, fabrica de cosméticos, localizada na PA-391, Benevides, PA (Fonte: próprio autor, 2022).



Figura 6. Centro de Distribuição Magazine Luiza, localizado na PA-391, Benevides, PA (Fonte: NUNES, 2022).

A dinâmica socioespacial observada em Benevides se assemelha às características mencionadas por Yassu (2022), onde se refere ao surgimento de "condomínios" e galpões logísticos e a criação de polos logísticos nas RMs. O autor afirma que, devido a necessidade de grandes áreas para a criação e manutenção dos galpões logísticos, os mesmos são fortemente encontrados nas periferias das regiões metropolitanas, normalmente áreas marcadas pela desassistência social (YASSU, 2022).

CONCLUSÃO

A dinâmica econômica observada em Benevides, caracterizada pela instalação de galpões logísticos e pela expansão do tecido urbano, sugere que o município é responsável pela diversidade de composição do PIB metropolitano quando se observa os empreendimentos ali localizados. Utiliza-se o termo "respingos" para designar os efeitos de uma nova dinâmica de acumulação de capital associado aos interesses dos gestores no desenvolvimento econômico da RMB, e que resultam em um afastamento cada vez maior das possibilidades de um território equilibrado nos âmbitos social, econômico e ambiental.

Estaríamos em contato com o que é sugerido por Brenner (2014), ao afirmar que as decisões do capital global promovem mudanças bruscas no território local e alteram a dinâmica das relações sociais do território e geram consequências socioespaciais na região. Atualmente, o território de Benevides é marcado pela concentração de grandes centros de logística e distribuição e indústrias de alto valor de mercado, porém os indicadores sociais não refletem a riqueza obtida por esses empreendimentos. Como exemplo, o IBGE constatou que, em 2010, o Índice de Desenvolvimento Humano de Benevides era igual a 0,665. Ainda, 42,5% da população da cidade sobrevivia com renda nominal mensal *per capita* de até 1/2 salário mínimo (IBGE, 2010).

Apesar de Benevides ser um município de uma RM sem o vigor da produtividade industrial, não chega a ser um contraponto, mas o estudo aqui apresentado é parte do que é identificado no país como uma das principais características do desenvolvimento "flexível", justamente o contraste entre riqueza e pobreza que ele produz na economia e no território. Atualmente, nota-se uma configuração das forças econômicas internas e externas juntamente com o Estado para garantir a implantação e a consolidação de novas malhas territoriais em sintonia com os novos parâmetros de acumulação. Embora sem uma consolidação efetiva, há na RMB a formação de uma dessas redes que dão a base necessária para a incorporação de novas áreas produtivas, baseada nessa nova dinâmica da acumulação flexível que demonstra um caráter dominante o qual vem da escala global para a escala regional e local. Nota-se que, tomando como base a história de Benevides, observa-se que crescentemente, os empreendimentos ali estabelecidos são fundamentais para a conformação do território. Nota-se que, tomando como base a história de Benevides, observa-se que crescentemente, os empreendimentos ali estabelecidos são fundamentais para a conformação do território. A natureza das atividades econômicas instaladas contribui para uma diminuição no tempo de circulação de capital, o que pode levar a uma aceleração do ritmo de desenvolvimento, o chamado "turnover" e a eliminação das barreiras espaciais, estabelecidos tanto em função do histórico de exploração hídrica, assim como dos estímulos contidos no zoneamento do Plano Diretor. O cotejamento entre a localização dos empreendimentos e da concentração de investimentos em

infraestrutura realizados pelo Estado, dão suporte à produção, ao consumo, à troca e comunicação que são fundamentais para o ganho do capital no território municipal.

Além das considerações feitas sobre a dinâmica territorial, agora à luz do pensamento de Lefebvre (2016) sobre o conceito de “direito à cidade”, é possível entender melhor as dinâmicas destes espaços sob a orientação da ordem distante, do espaço abstrato que impõe o modelo econômico capitalista. Além disso, pode-se trazer para o debate aqui iniciado a ideia de pertencimento e de protagonismo do cidadão amazônico e assegurar a resistência e a manutenção de sua identidade em um contexto de globalização, em uma região na qual as desigualdades sociais são extremamente acentuadas. Assim, preservar a dinâmica do cidadão amazônico em sua cidade é valorizar o espaço vivido em sua plenitude e, ao mesmo tempo, negar o espaço abstrato onde a predação causada pelo consumo destrói as riquezas naturais e culturais dessa região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, José Antônio Fialho. Efeitos da reestruturação produtiva na dinâmica da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) na década de 90. **Cadernos Metrópole**. N. 11, pp. 9-40, 2004.

ANDRADE, Mônica Viegas. **Setor de Serviços no Brasil: A dualidade revisitada (1981-1990)**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1994.

ANDRADE, Marta Cleia Ferreira de; SILVA, Naiara Taiz Gonçalves da. O COMÉRCIO ELETRÔNICO (E-COMMERCE):UM ESTUDO COM CONSUMIDORES. **Perspectivas em Gestão & Conhecimento**, João Pessoa, v. 7, n. 1, p. 98-111, jan./jun. 2017.

BENEVIDES. **Lei Municipal n.º 1.031/06, de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o ordenamento territorial do município de Benevides, e dá outras providências. Benevides: Câmara Municipal [2006]. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/RedeAvaliacao/Benevides_PlanoDiretorPA.pdf. Acesso em: 21 de out. de 2022.

BERBEL, Vanessa Vilela. MATTEI, Debora. CARVALHO, Leonardo de Oliveira. SANTOS, Kelvin dos. VILELA, Tatiane Dutra. Comércio eletrônico e os impactos nas cidades: análise do relatório The Future of the last-mile ecosystem do Fórum Econômico Mundial (janeiro 2020). **Revista Internacional da Academia Paulista de Direito**. n. 8. 2021.

BRENNER, Neil. Teses sobre a urbanização. **E-metropolis**, n. 19, p. 6-26, 2014.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte, FERNANDES, Danilo Araújo e LIMA, José Júlio Ferreira. Região Metropolitana de Belém: um balanço de quatro décadas. In DUARTE, A. C. e LIMA, J. J. (org.) **Belém: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital e Observatório das Metrópoles. pp. 17-32

COHEN, Stephen. ZYSMAN, John. **Manufacturing matters: the myth of the post-industrial economy**. New York: Basic Books, 1987.

CIDADE, Lúcia Cony Faria. Acumulação flexível e gestão do território no Distrito Federal. In: PAVIANI, A. (org.). **Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1999.

CIDADE, Lúcia Cony Faria; VARGAS, Glória Maria; JATOBÁ, Sérgio Ulisses Silva. Regime de acumulação e configuração do território no Brasil. **Cadernos metrópole 20**, pp. 13-35, 20º sem., 2008.

DINIZ, Thalís Couto Gomes; FERREIRA, Michelle Cristina; PEREIRA, Michele Moraes Oliveira; SILVA, Francielih Dorneles. Perfil de Uso da Internet e Motivações Para Compra Online de um Grupo Universitário. **Revista Brasileira de Gestão e Engenharia**. Número XV Jan-jun 2017.

EBIT-NIELSEN. **E-Commerce No Brasil Cresce 47% No Primeiro Semestre, Maior Alta Em 20 Anos**. 2020. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2020/08/EBIT-ecommerce-Brasil-1semestre2020.pdf>. Acesso em: 21 de dez. 2022.

FREITAS DINIZ, Luís Henrique; MATOS, Ralfo. Distribuição e funcionalidades espaciais do terciário moderno. **Cadernos Metrópole**, núm. 16, 2006, pp. 59-83. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: São Paulo, Brasil.

GROSTEIN, Marta Dora. METRÓPOLE E EXPANSÃO URBANA: a persistência de processos “insustentáveis”. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 19, n. 40, pp. 865-890, set/dez 2017.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/benevides/panorama>. Acesso em: 18 de ago. de 2022.

_____. **Cidades**. Informações sobre Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Izabel do Pará e Santa Maria do Pará. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 21 de dez. de 2022.

JATOBÁ, Sérgio Ulisses Silva. CIDADE, Lúcia Cony Faria. Desenvolvimentismo, gestão do território e conflitos socioambientais nas Ilhas do Lago de Tucuruí. **III Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade – ANPPAS**. Anais. 2006.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política: O direito à cidade II**. 2. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

LEMOS, Maurício Borges. **Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro X periferia**. Tese de Doutorado - Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 1988.

LIMA, José Júlio Ferreira; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; HOLANDA, Ana Carolina Gomes. Impasses e desafios na gestão da Região Metropolitana de Belém. **Cadernos metrópole**, 14 pp. 103-126, 2º sem., 2005.

LIMA, Marlon da Silva; TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. O Banco Nacional de Habitação e o Programa Minha Casa Minha Vida: duas políticas habitacionais e uma mesma lógica locacional: **Cadernos Metrópole**, São Paulo, vol. 17, núm. 34, novembro, 2015, pp. 401-417 Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.

NUNES, Leonardo. **Centro de distribuição é inaugurado em Benevides, e gera 355 postos de trabalho.** 2022. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/38560/centro-de-distribuicao-e-inaugurado-em-benevides-e-gera-355-postos-de-trabalho>. Acesso em: 21 de dez. 2022.

NUNES, Francivaldo Alves. **A semente da colonização: um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (Pará, 1870-1889).** Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

REDESIM. **Estatística de estabelecimentos por situação cadastral.** Disponível em: <https://estatistica.redesim.gov.br/situacao-cnpj>. Acesso em: 21 de dez. de 2022.

RODRIGUES, Dário Benedito. Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança. In: **Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos.** Orgs.: Giovanni Blanco Sarquis. Belém: IPHAN, 2017.

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

SEDOP - SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E OBRAS PÚBLICAS. **Estudo de delimitação da região metropolitana de Belém.** Orgs.: Helena Lúcia Zagury Tourinho; Andréa de Cássia Lopes Pinheiro; Leonardo Augusto Lobato Bello. Belém: SEDOP, 2018.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil. **Cadernos Metrópole**. V. 20, n. 41, pp. 15-34. 2018.

DUARTE, Ana Claudia., FERNANDES, Danilo Araújo e LIMA, José Júlio Ferreira. Região Metropolitana de Belém: um balanço de quatro décadas. In DUARTE, A. C. e LIMA, J. J. (org.) **Belém: transformações na ordem urbana.** Rio de Janeiro: Letra Capital e Observatório das Metrôpoles. pp. 17-32

SOUZA, Luciano Andrade de. A Estrada de Ferro de Bragança e a produção do espaço na Amazônia: reflexões acerca do Município de Benevides (PA). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**. Belém, v. 05, n. 01, p.123 - 136, jan./jun. 2018.

SOUZA, Luciano Andrade de. **Produção do espaço em ocupações no município de Benevides/PA: interfaces entre rural e urbano**. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Pará. Belém, 2011.

VIEIRA, Caroline Edwards. **Análise urbanístico-ambiental da ocupação das bacias hidrográficas de Benevides (PA)**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará. Belém, 2019.

YASSU, Alexandre Mitsuro da Silveira. O galpão logístico e a financeirização urbana: da flexibilidade produtiva ao imobiliário. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, v. 24, n. 53, pp. 257-281, jan/abr 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/GcZL33knDCmm8cpnkrNmTXn/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 de ago. de 2022.