



GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
URBANO E OBRAS PÚBLICAS - SEDOP

03

SÉRIE REGIÕES METROPOLITANAS

ESTUDO DE DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SANTARÉM

Belém - Pará
SEDOP - 2017



**GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
URBANO E OBRAS PÚBLICAS - SEDOP**

03

SÉRIE REGIÕES METROPOLITANAS



ESTUDO DE DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SANTARÉM

**Belém - Pará
SEDOP - 2017**

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ

Simão Robison Oliveira Jatene – Governador do Estado do Pará

José da Cruz Marinho – Vice-Governador

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E OBRAS PÚBLICAS – SEDOP

Noêmia de Souza Jacob - Secretária de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas

Maria Celeste Queiroz Soares Teixeira - Secretária Adjunto de Gestão de Desenvolvimento Urbano

Helena Lúcia Zagury Tourinho - Diretora de Planejamento Metropolitano e Gestão Territorial

AUTORES

Helena Lúcia Zagury Tourinho - Diretora de Planejamento Metropolitano e Gestão Territorial (SEDOP)

Andréa de Cássia Lopes Pinheiro - Assessora Técnica (SEDOP)

Leonardo Augusto Lobato Bello - Coordenador de Planejamento e Gestão Territorial (SEDOP)

Andreína Da Luz Dias - Coordenadora de Estudos Metropolitanos (SEDOP)

Marlon Lima da Silva (SEDOP)

Teresinha Martins Cardoso Silva (SEDOP)

ORGANIZADORES

Helena Lúcia Zagury Tourinho

Andréa de Cássia Lopes Pinheiro

Leonardo Augusto Lobato Bello

ESTAGIÁRIOS COLABORADORES (SEDOP)

Mario Hélio Nunes dos Santos Filho (Geografia)

Samia Saady Morhy (Arquitetura)

CAPA

Leonardo Augusto Lobato Bello

Helena Lúcia Zagury Tourinho

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP

S446e

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E OBRAS
PÚBLICAS

Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses: região metropolitana de Santarém./ Helena Lúcia Zagury Tourinho; Andréa de Cássia Lopes Pinheiro; Leonardo Augusto Lobato Bello (Orgs).—Belém: SEDOP, 2017.

75 p.:il.; 29,7cm (Série regiões metropolitanas, v. 3)

ISBN: 978-85-94056-00-9

1.Região metropolitana – Santarém. 2. Estudos regionais. 3. Planejamento urbano. I. Tourinho, Helena Lúcia Zagury. II. Pinheiro, Andréa de Cássia Lopes. III. Bello, Leonardo Augusto Lobato. IV. Título.

CDD: 711

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. A LEI DE CRIAÇÃO DA RMS E O ESTATUTO DA METRÓPOLE	12
3. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E DINÂMICA URBANA	14
3.1 <i>Formação do território</i>	16
3.2 <i>Processo de urbanização e emergência do fenômeno metropolitano</i>	20
4. DELIMITAÇÃO DA RMS	23
4.1 <i>Relações de interdependência socioespacial</i>	24
4.2 <i>Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs)</i>	32
4.2.1 Meio Ambiente	33
4.2.2 Planejamento	36
4.2.3 Desenvolvimento Urbano	37
4.2.4 Transporte e Mobilidade Metropolitana	38
4.2.5 Habitação	43
4.2.6 Saneamento	44
4.2.7 Educação	46
4.2.8 Saúde	47
4.2.9 Análise sintética das FPICs	49
6. CONCLUSÃO	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53
ANEXO 1 - Constituição do Estado do Pará-Capítulo IV	55
ANEXO 2 - Lei de criação da Região Metropolitana de Santarém	56
ANEXO 3 – Projeto de Lei para a criação da Região Metropolitana de Santarém	57
ANEXO 4 – Histórico de Santarém: Contribuição da Prefeitura Municipal de Santarém	62
ANEXO 5 - Atuação Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) na FPIC Meio Ambiente, na RMS: Contribuição da SEMAS.	63
ANEXO 6 - Atuação da Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará (CPH) na RMS, na FPIC Transporte conforme entrevista com técnicos da CPH	66
ANEXO 7 - Atuação da Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA), na RMS, na FPIC Transporte: Contribuição da ARCON-PA	67
ANEXO 8 - Atuação da Secretaria de Estado de Transporte (SETRAN) na RMS, na FPIC Transporte conforme entrevista com técnicos da SETRAN	69
ANEXO 9 - Contribuição da Prefeitura Municipal de Santarém sobre a FPIC Transporte	70

ANEXO 10 - Atuação da Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB-PA) na RMS, na FPIC Habitação, conforme entrevista com técnicos da COHAB-PA	71
--	-----------

ANEXO 11 - Atuação da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) na RMS, na FPIC Meio Ambiente: Informações prestadas pelos técnicos da SEMAS	72
--	-----------

LISTA DE ABREVIATURAS

ARCON-PA	Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará.
AGB	Associação dos Geógrafos Brasileiros
APP	Áreas de Preservação Permanente
BME	Banco Multidimensional de Estatística
CDP	Companhia Docas do Pará
CAR	Cadastro Ambiental Rural
CIAM	Centro de Informação e Educação Ambiental do Município de Santarém
CPH	Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará
COEMA	Conselho Estadual de Meio Ambiente
COHAB/PA	Companhia de Habitação do Estado do Pará
COSANPA	Companhia de Saneamento do Pará
DDMET	Diretoria de Desenvolvimento Metropolitano
FPICs	Funções Públicas de Interesse Comum
HEMOPA	Fundação Centro de Hemoterapia e Hematologia do Pará
IBGE	Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDESP	Instituto Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Estado do Pará
IMAZON	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPS	Índice de Progresso Social
IPPUR/UFRJ	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MPE-PA	Ministério Público do Estado do Pará
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PIB	Produto Interno Bruto
PMV	Programa Municípios Verdes
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida

PPP	Parceria Público-Privada
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PERGIS	Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Estado do Pará
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RMS	Região Metropolitana de Santarém
SEDOP	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas
SEIR	Secretaria de Estado de Integração Regional
SESMAS	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SESPA	Secretaria de Estado de Saúde Pública
SETRAN	Secretaria de Estado de Transportes
SINIMA	Sistema Nacional de Informação sobre Meio Ambiente
SINLAM	Sistema de Licenciamento de meio ambiente integrado
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
SPI	Social Progress Imperative
STTR	Sindicato dos Trabalhadores e das Trabalhadoras Rurais de Santarém
SUS	Sistema Único de Saúde
UNESP	Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Percurso fluvial (distância tempo) com destino a Santarém	28
Figura 2	Mojuí dos Campos: Município, Área de Ponderação e Distrito	29
Figura 3	Conjunto Salvação – PMCMV – Santarém	45

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	População por situação de domicílio, segundo município da Região Metropolitana de Santarém - 2010.	22
-----------	--	----

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Municípios constituintes da RMS	11
Mapa 2	Municípios desmembrados de Santarém	20
Mapa 3	Delimitação da área de estudo	27
Mapa 4	Unidades de conservação na RMS	36

Mapa 5	Zoneamento do município de Santarém	39
Mapa 6	Malha urbana descontínua da RMS	52

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Aplicação dos critérios para identificação de provável sede metropolitana: Santarém	25
Quadro 2	Aplicação dos critérios geográficos para identificação do(s) município(s) metropolitanos(s)	26
Quadro 3	Aplicação dos critérios de interdependência socioespacial para identificação de município(s) metropolitanos(s)	30
Quadro 4	Ação ou projetos necessários que devem ser compartilhados	67

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	PIB per capita e valor adicionado bruto por setor, segundo município da Região Metropolitana de Santarém – 2012	23
Tabela 2	Deslocamento diário para o trabalho da população ocupada, segundo origem e destino dos municípios delimitados da área de estudo – 2010	31
Tabela 3	Deslocamento de estudantes do ensino médio e superior, segundo origem e destino	33
Tabela 4	Serviço Convencional de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros autorizados pela ARCON-PA na RMS	43

1. INTRODUÇÃO

O processo acelerado de urbanização do Brasil tem revelado uma série de problemas que desafiam o planejamento e a gestão do espaço urbano nacional. Muitas cidades cresceram em densidade demográfica, porém, suas malhas e infraestruturas não acompanharam o mesmo ritmo da dinâmica populacional. Como consequência, o tecido urbano tem se estendido de forma acelerada e precária, não apresentando, dentre outras coisas, aumento em quantidade e qualidade da oferta de serviços.

Em algumas cidades esse processo foi tão intenso que as malhas urbanas se expandiram e ultrapassaram os próprios limites municipais, de modo que dificuldades de mobilidade urbana, destinação inadequada dos resíduos sólidos, carências habitacionais e outros problemas que outrora se manifestavam apenas no espaço administrativo dos municípios assumiram dimensões intermunicipais. Além disso, tornaram-se complexas de tal modo que, guardadas as devidas proporções, as ações realizadas na escala municipal passaram a exigir o planejamento, a gestão e execução integrados na escala intermunicipal.

No Brasil, desde a década de 1960¹, tem sido instituído um conjunto de leis específicas que definem espacialmente e estabelecem competências das chamadas regiões metropolitanas.

Em 1973 foi aprovada a Lei Complementar Federal nº 14 que instituiu as primeiras regiões metropolitanas. Conforme estabelecido no Art. 6º, os municípios pertencentes a essas regiões teriam preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Um dos principais desafios que historicamente tem marcado a questão metropolitana no país é o estabelecimento de mecanismos eficazes de planejamento, gestão e delimitação desses espaços. A partir da Constituição de 1988 foi atribuída

¹ Ressalte-se que na Constituição Federal de 1937 já constavam as primeiras referências legais sobre o grupamento de municípios limítrofes para a instalação, exploração e administração de serviços públicos comuns. Porém, a competência para criação e delimitação de regiões metropolitanas (RMs) só apareceu efetivamente na Constituição Federal de 1967, sendo instituídas as primeiras RMs somente em 1973.

aos Estados a competência de instituir regiões metropolitanas, com vistas ao planejamento, à gestão e à execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs), sem que fossem definidos, claramente, os critérios de delimitação e ampliação de regiões metropolitanas nem os mecanismos do sistema gestor.

Como consequência, surgiram, no país, conjuntos extremamente diversificados de aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, compostos por grupos de municípios com fortes diferenças entre si nos aspectos econômicos ou sociais. O planejamento efetivo em alguns desses espaços tem sido praticamente ausente (IPEA, 2013, 2014).

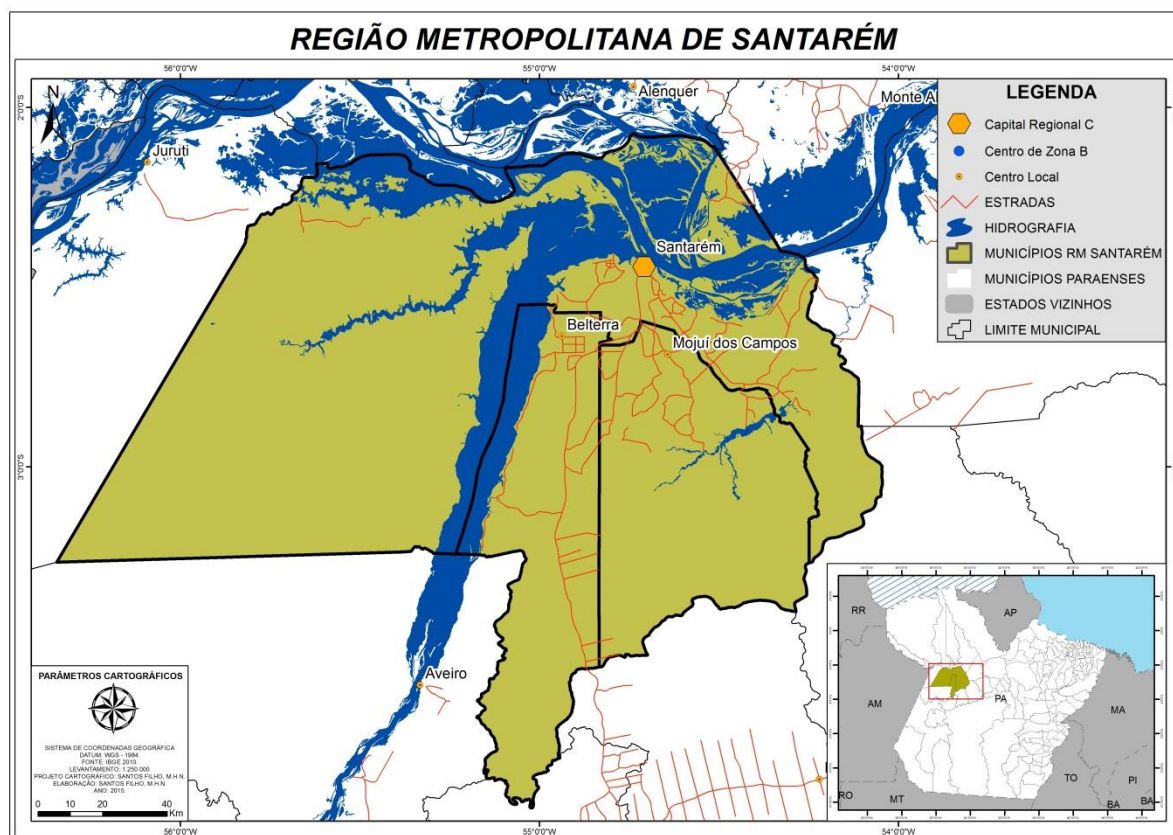
Para enfrentar o desafio metropolitano foi instituída a Lei Federal nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015, conhecida como “Estatuto da Metrópole”. Conforme previsto do Art. 5º do referido Estatuto, as leis estaduais de criação de regiões metropolitanas estaduais deverão explicitar, para cada região metropolitana:

- a) a relação dos municípios que a compõe;
- b) a indicação das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) que justificam sua instituição;
- c) a definição da estrutura de governança interfederativa e dos meios de controle social.

Para adequar-se aos requisitos estabelecidos no Estatuto da Metrópole, o Governo do Estado Pará, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas (SEDOP) - Diretoria de Desenvolvimento Metropolitano (DDMET) tem desenvolvido vários estudos de âmbito metropolitano. Dentre eles está o que propôs a metodologia para identificação e delimitação das Regiões Metropolitanas paraenses, a qual foi apresentada e discutida com representantes de Prefeituras e órgãos estaduais de atuação metropolitana (SEDOP, 2015).

O presente trabalho tem como objetivo apresentar os resultados do Estudo de delimitação da Região Metropolitana de Santarém (RMS). Essa região foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 079 de 17 de janeiro de 2012, sendo composta pelos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos (Mapa 1).

Mapa 1. Municípios constituintes da RMS



Fonte: Autores

O relatório encontra-se estruturado em cinco partes, além desta introdução. Inicialmente, analisa e compara a lei que institui a RMS com as diretrizes definidas no Estatuto da Metrópole para identificar em que medida a RMS atende aos critérios e às definições estabelecidas pela legislação que rege atualmente as regiões metropolitanas brasileiras. Em seguida, analisa brevemente o processo histórico de formação territorial de Santarém, revelando suas funções no contexto regional que auxiliam no reconhecimento e na gestão das FPICs. Posteriormente, aplica os critérios e parâmetros metodológicos desenvolvidos no “Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses” para averiguar se o fenômeno metropolitano, de fato, ocorre e se desenvolve na RMS, o que é feito com base na análise quantitativa de fluxos que indicam relações de interdependência socioespacial (casa-trabalho e casa-estudo) bem como de informações obtidas mediante entrevistas nas Prefeituras Municipais sobre a ocorrência de FPICs. Por fim, conclui mostrando a delimitação final e as FPICs de caráter metropolitano.

2. A LEI DE CRIAÇÃO DA RMS E O ESTATUTO DA METRÓPOLE

A necessidade de integração das ações de planejamento, gestão e execução entre municípios vizinhos pode ser verificada tanto quando há contiguidade das malhas urbanas, quanto quando a influência da metrópole sobre os municípios adjacentes gera problemas e demandas comuns por serviços cujas soluções precisam ser resolvidas de forma compartilhada.

A área metropolitana diferencia-se da aglomeração urbana pela presença da metrópole que exerce função de polo de desenvolvimento com diversificação de atividades e presença de serviços especializados, o que lhe permite alcançar uma vasta área de influência, e atrair para si um intenso fluxo de deslocamento diário da população dos outros municípios (GALVÃO *et al*, 1969).

O Brasil, na década de 70, já apresentava fenômenos de metropolização e de formação de áreas metropolitanas em diversas porções de seu território. Em 1973, com base no Artigo 164 da Constituição Federal de 1967, foram instituídas as primeiras regiões metropolitanas (RMs) brasileiras, por meio da Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, tendo como premissa a necessidade de realização de serviços comuns a municípios que constituem uma mesma comunidade socioeconômica. Para isso, a referida Lei previu a criação de conselhos consultivo e deliberativo em cada RM, definindo suas respectivas composições e competências (Artigos 2º, 3º e 4º).

Como competências metropolitanas, a Lei definiu a elaboração de planos regionais integrados e a adoção de providências relativas à execução dos seguintes serviços comuns, elencados no Artigo 5º:

- I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
- III - uso do solo metropolitano;
- IV - transportes e sistema viário,
- V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

Os instrumentos de cooperação deveriam ser acordados entre os municípios, e conforme o Artigo 2º da Lei Complementar nº 14/1973:

A unificação da execução dos serviços comuns efetuar-se-á quer pela concessão do serviço a entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, venham a ser estabelecidos.

Após a Constituição Federal de 1988, a responsabilidade de criação de região metropolitana foi transferida para os Estados. Manteve-se a necessidade de serviços em comum, agora chamados de funções públicas de interesse em comum (FPICs), como justificativa para criação das RMs.

A Constituição do Estado do Pará de 1989, através do Artigo 50º, que trata da organização regional, reafirmou a competência do Estado para instituir RMs e, no inciso IV, estabeleceu a necessidade de integração do planejamento e da execução das FPICs das RMs paraenses (Anexo 1).

Com base no Artigo 50º da Constituição do Estado do Pará de 1989, o governador do Estado, em 17 de janeiro de 2012, sancionou a Lei Complementar nº 079 que criou a Região Metropolitana de Santarém (Anexo 2).

Esta lei é composta por apenas dois artigos: o Artigo 1º, que cria a RMS e estabelece seus municípios integrantes; e, o Artigo 2º, que define a data em que a Lei entra em vigor. Ressalte-se que o Projeto de Lei Complementar para criação da RMS era bem mais amplo, prevendo, inclusive, as criações do Conselho e do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano (Anexo 3).

Em 12 de janeiro de 2015, a Lei Federal nº 13.089, denominada Estatuto da Metrópole, entrou em vigor estabelecendo as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das FPICs, em RMs e em aglomerações urbanas, e instituindo normas gerais sobre o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e outros instrumentos de governança interfederativa, esta entendida como as ações que unem a União, o Estado e os municípios no campo do desenvolvimento urbano.

De forma sintética, o Artigo 5º do Estatuto da Metrópole estabelece o conteúdo mínimo que deve constar nas leis de criação das RMs. Essas leis devem apresentar:

a relação dos municípios que a integram; as FPICs que justificam a sua instituição; a estrutura de governança interfederativa, incluindo, a organização administrativa e o sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas e; os meios de controle social da organização, do planejamento e da execução de FPICs.

Segundo o Estatuto da Metrópole, a estrutura de governança deve ser composta por representantes do Poder Executivo dos entes federativos (Estado e Municípios), da sociedade civil e de órgãos públicos com funções técnico-consultivas. Desse modo, a nova legislação colocou para os Estados e municípios metropolitanos o desafio de avançar conjuntamente nas questões metropolitanas.

As exigências previstas na Constituição do Estado do Pará de 1989, somadas com as advindas do Estatuto da Metrópole, revelam a necessidade de revisão da Lei de criação da Região Metropolitana de Santarém, que, como já observado anteriormente não contempla as exigências relacionadas ao reconhecimento e à identificação das FPICs, tampouco menciona os mecanismo da estrutura de governança interfederativa e os meios de controle social.

Dado que a criação da RMS não foi precedida de estudos técnicos que a justificassem, a identificação da sua composição (delimitação), o conhecimento das FPICs, a definição da estrutura de governança interfederativa e dos meios de controle social são indispensáveis ao planejamento e à gestão do espaço metropolitano. Esses elementos, no entanto, devem ser precedidos pelo entendimento efetivo da realidade do espaço em questão, a fim de se identificar se há ou não a presença do fenômeno metropolitano, onde e como ele se manifesta.

3. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL E DINÂMICA URBANA

A execução efetiva do planejamento urbano integrado exige, como um dos seus pré-requisitos, o conhecimento dos territórios e seus processos de formação. O território pode ser entendido como um “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” (SOUZA, 1995, p. 78). A formação do território, por sua vez, está vinculada a esse conceito e mais à ideia de processo.

A análise da relação entre território e processo espacial revela as dinâmicas de apropriação/dominação do espaço pela sociedade. Esse processo, denominado formação socioespacial, parte da premissa geral de que “o movimento do espaço, isto é, sua evolução, é ao mesmo tempo um efeito e uma condição do movimento de uma sociedade global” (SANTOS, 1977, p.89).

Ao longo desse movimento imbricado, a história de apropriação/dominação do espaço pela sociedade e a própria base física (já apropriada) são fatores que, interagindo em múltiplas escalas, constituem arranjos particulares que se combinam ao longo do tempo, fazendo com que o espaço adquira grande complexidade, diferenciando-se, por exemplo, entre países, estados, municípios, cidades, etc. Essa combinação particular representa a própria formação socioespacial da qual o território é parte integrante.

Para exemplificar, o Brasil (território), com sua dimensão continental, apresenta uma série de particularidades que se diferenciam internamente, constituindo regiões. Nessa perspectiva, é possível estudar tanto o processo de formação socioespacial do país como um todo (história, população, etc.), como também a formação socioespacial de suas regiões constitutivas e de seus entes federativos (estados e municípios).

Desse modo, muitas das diferenciações existentes entre países e internamente dentro do mesmo país, por exemplo, podem ser compreendidas ao se analisar o processo de formação socioespacial. A distribuição populacional, a estruturação do sistema viário, a densidade técnica e a presença ou a ausência de cobertura vegetal são configurações espaciais construídas historicamente e estão distribuídas de modo não uniforme no espaço. A explicação para esses arranjos requer um entendimento integrado do território.

De acordo com Santos (2008), o entendimento dessas diferenciações exige análise articulada entre as escalas local, regional e global que se fundem. Nesse sentido, compreender e analisar a formação socioespacial requer identificar e encontrar as articulações do lugar no contexto regional, nacional e global, em diferentes momentos. Das articulações dos fatos que marcam distintamente a produção do espaço global, nacional e regional emergem complexidades espaciais que repercutem diretamente na escala local, constituindo o próprio território em seu processo de formação.

Dentre essas complexidades, estão as referentes aos limites políticos-administrativos de estados e municípios, construídos historicamente através de fragmentações territoriais que originaram novas unidades político-administrativas sobre as já existentes. Como isso, o conhecimento efetivo dos territórios exige um olhar atento para as rupturas e permanências, continuidades e descontinuidades do processo de formação socioespacial.

3.1 Formação do território

Para o entendimento do processo de formação territorial de Santarém deve-se partir da colonização portuguesa no Brasil e, mais especificamente, na Amazônia. Santarém ainda exhibe, em seu nome, as marcas dessa colonização, carregando a mesma toponímia de uma antiga cidade portuguesa.

A ocupação portuguesa da Amazônia nasceu da disputa territorial de caráter colonial em que “as Ordens Religiosas foram autorizadas pelo Estado a conquistar as almas indígenas e, assim, garantir para os portugueses os territórios” (GONÇALVES, 2008, p. 79).

Foi nesse contexto que a expedição de Pedro Teixeira, assistida por Frei Cristóvão de São José, chegou, em 1626, até a foz do rio Tapajós, mais especificamente à aldeia dos índios Tapuiuçus, onde foi informada que havia uma grande comunidade de índios (Tapajós) que se encontrava mais ao sul, no rio Tapajós. Ao chegar até a comunidade, apesar “do bom acolhimento (...) nem um resgate conseguiu fazer, recolhendo-se a Belém com a glória da descoberta do rio Tapajós” (IBGE, 1957, p. 462). Com o conhecimento do rio Tapajós, os jesuítas organizaram, quase que imediatamente, os procedimentos para a catequese na região.

A catequese se efetivou em 1661, quando o Padre missionário jesuíta João Felipe Bettendorf, enviado sob a ordem do Padre Antônio Vieira, fundou a Missão de Nossa Senhora da Conceição do Tapajós. Com os índios “descidos”, foi criada a Aldeia dos Tapajós, embrião da sede do município de Santarém².

² Sobre o histórico da fundação da cidade de Santarém, ver Anexo 4, elaborado pela Prefeitura Municipal de Santarém como contribuição a este estudo.

Funcionando como uma espécie de entreposto comercial no rio Tapajós, e em parte significativa do baixo Amazonas, a Aldeia Tapajós foi elevada à categoria de vila, em 1758, com o nome de Santarém. Em decorrência de seu expressivo desenvolvimento, ascendeu, posteriormente, à categoria de cidade, pela Lei Provincial nº 145, de 24 de outubro de 1848 (IBGE, 1957). Com a elevação à categoria de cidade (em meados do século XIX), Santarém continuou assumindo funções econômicas e políticas relevantes, consolidado, em diferentes momentos, sua influência regional.

Contribuiu para a afirmação do papel de destaque de Santarém no cenário regional a relação direta do município com: a extração da borracha (segunda metade do século XIX até início do século XX); a produção de juta (entre 1920 e 1960); a extração do ouro (década de 1950 até aproximadamente início da década de 1970); as políticas nacionais de integração da Amazônia, com a construção de grandes rodovias (década de 1960 até aproximadamente o final da década de 1980) e; o plantio de soja (início da década de 1990 até os dias atuais) (CORRÊA, 1987; RAMOS, 2004).

A cidade de Santarém, no contexto da extração da borracha, teve seu desenvolvimento favorecido pela sua localização geográfica estratégica, o que possibilitou o cumprimento da função de controle da produção de parcela significativa de borracha oriunda da região do Rio Tapajós e afluentes (RAMOS, 2004).

Ressalte-se, também, a criação dos núcleos urbanos de Fordlândia e Belterra, destinados ao plantio ordenado de seringueiras. Apesar do fracasso da experiência esses núcleos possuíam, na época, equipamentos urbanos sofisticados, ausentes até mesmo na sede do município de Santarém como, por exemplo, rede pública de hidrantes (RAMOS, 2004).

Com o declínio da produção gomífera, Santarém foi uma das poucas cidades amazônicas que manteve relativo dinamismo e crescimento econômico, entre 1920 e 1960, devido à produção de Juta e sua exportação para o mercado nacional e internacional (RODRIGUES, 2015).

Em meados da década de 1950, até aproximadamente a década de 1970, houve o surto da extração aurífera, no vale do Tapajós, momento em que a sede municipal de Santarém se converteu novamente num grande entreposto comercial.

Com o declínio da atividade aurífera, as cidades de Santarém e Itaituba receberam grandes levas de pessoas com baixa qualificação profissional que acabaram vivendo na informalidade ou de serviços temporários e habitando em áreas de invasão e de risco nas periferias (RAMOS, 2004, p. 51).

No contexto da década de 1970, até aproximadamente o final da década de 1980, Santarém foi declarada área de segurança nacional, assumindo, segundo Ramos (2004), papel geograficamente estratégico para a segurança da Amazônia, momento em que os militares desenvolveram vários projetos na região, resultando na construção das seguintes obras: Hidroelétrica de Curuá-Una, BR - 163 (Cuiabá-Santarém), porto de Santarém, aeroporto de Santarém, etc.

Desde a década de 1990, Santarém tem assumido grande relevância econômica, com o desenvolvimento das culturas de soja, arroz e milho. Segundo Ramos (2004), a cidade tem recebido centenas de imigrantes do Mato Grosso e dos estados da região sul do país que, motivados pela ampliação do porto estatal da Companhia Docas do Pará, acessibilidade pela BR-163 e, sobretudo, pela construção do porto da CARGILL (empresa de origem norte americana, maior compradora e financiadora de lavouras de grãos do Brasil), têm investido no agronegócio na região.

Para Ramos (2004), a importância estratégica de Santarém, neste novo contexto, reside: na sua proximidade com os portos europeus e americanos: no calado do Rio Tapajós; e, no clima, com sol e chuva abundantes, o que aumenta a oleosidade do grão, propiciando duas safras anuais.

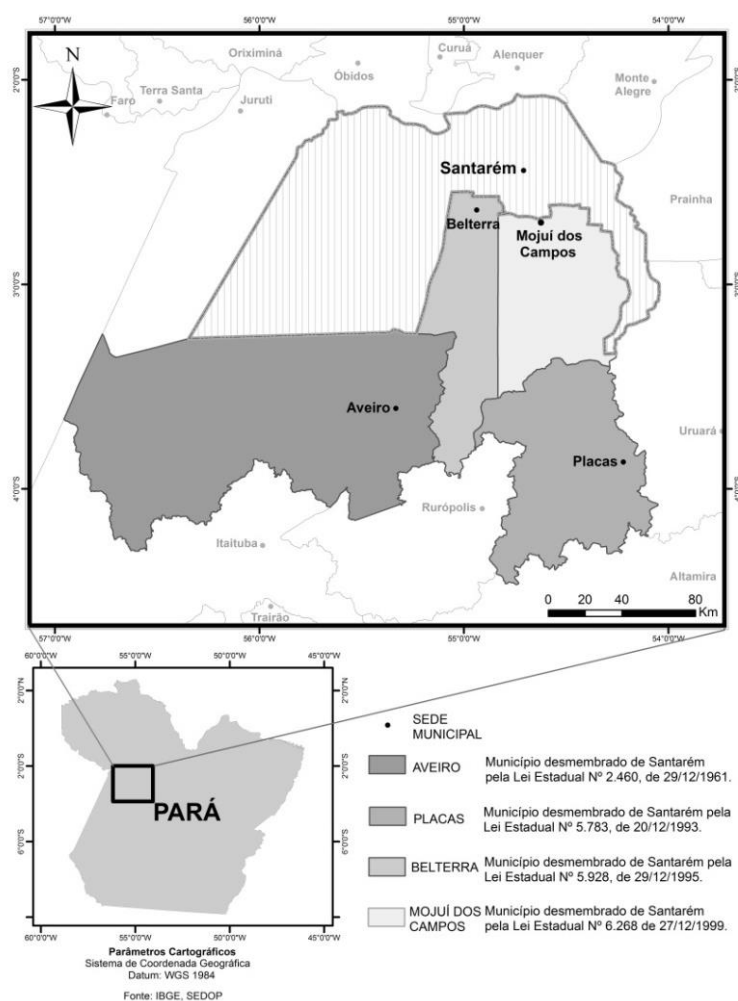
Nas últimas duas décadas, Santarém tem reafirmado a sua importância no contexto regional, em virtude da alocação e melhoria de serviços e infraestrutura, como a instalação de novas faculdades e universidades, *shopping center*, Hospital Regional do Oeste do Pará, serviços especiais como o do Centro HEMOPA, conjuntos habitacionais, grandes lojas, supermercados, etc. (OLIVEIRA, 2008).

O papel polarizador de Santarém no oeste paraense se mantém forte (IBGE, 2007), apesar das diversas fragmentações territoriais pelas quais o município se deparou, a partir da década 1960.

Do ponto de vista do território legalmente instituído, até 1961 Santarém comportava uma área muito superior à atual, abrangendo os municípios de Aveiro,

Placas, Belterra e Mojuí. Desde então vem sofrendo sucessivos desmembramentos. O mais recente foi aprovado pela Lei Estadual nº 6.268, de 27 de dezembro de 1999 que elevou o então Distrito Mojuí dos Campos à categoria de município, sendo efetivado como tal em 2013, com a posse do primeiro prefeito. (Mapa 2).

Mapa 2. Municípios desmembrados de Santarém



Fonte: Autores

Dos três municípios desmembrados, dois fazem parte da Região Metropolitana de Santarém (RMS) (Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos), instituída pela Lei Complementar nº 079, em 17 de janeiro de 2012.

3.2 Processo de urbanização e emergência do fenômeno metropolitano

O processo de urbanização de Santarém pode ser entendido tendo como referência a existência de dois grandes padrões de organização espacial que marcam, grosso modo, a história da produção do espaço na Amazônia. Esses padrões são denominados: rio-várzea-floresta e estrada-terra-firme-subsolo (GONÇALVES, 2001).

O contexto rio-várzea-floresta predomina até meados da década de 1960, sendo marcado regionalmente pela presença da circulação fluvial; de pequenas aglomerações populacionais, localizadas no entorno de áreas periodicamente alagadas (várzeas). Foi verificado, sobretudo, no período do extrativismo das “drogas do sertão” e, posteriormente, no ciclo de exploração da borracha. O contexto estrada-terra-firme-subsolo, por sua vez, engendra um padrão de organização espacial que se caracteriza pela presença de grandes projetos de exploração mineral, construção de hidroelétricas e, também, pela abertura de estradas que conectaram a região às principais cidades do país e possibilitaram a ocorrência de intenso fluxo migratório.

Hoje, Santarém expressa algumas marcas da sobreposição e coexistência desses dois grandes padrões de organização espacial, assumindo diferentes papéis na produção histórica do espaço regional amazônico e revelando o próprio processo de urbanização em suas diferentes fases.

De um lado, o porto estatal da Companhia Docas do Pará (CDP) e o porto da CARGILL, configurando, grosso modo, objetos atrelados ao padrão de circulação fluvial. Do outro lado, a BR-163 e os diferentes empreendimentos hidroelétricos regionais, tais como: Santo Antônio do Jari (Almeirim), Curuá-Una (Santarém), São Luiz do Tapajós (Itaituba), Jatobá (Itaituba/Jacareacanga), Mocotó (Monte Alegre), Jutuarama e Berimbau (Alenquer) (PARÁ, 2014), constituindo algumas marcas do novo padrão de organização espacial, juntamente com o expressivo contingente populacional.

Com uma população atual de 294.580 habitantes (IBGE, 2010), Santarém ocupa a terceira posição no *ranking* dos municípios mais populosos do estado do Pará, perdendo apenas para a capital Belém e para Ananindeua que fazem parte da Região Metropolitana de Belém.

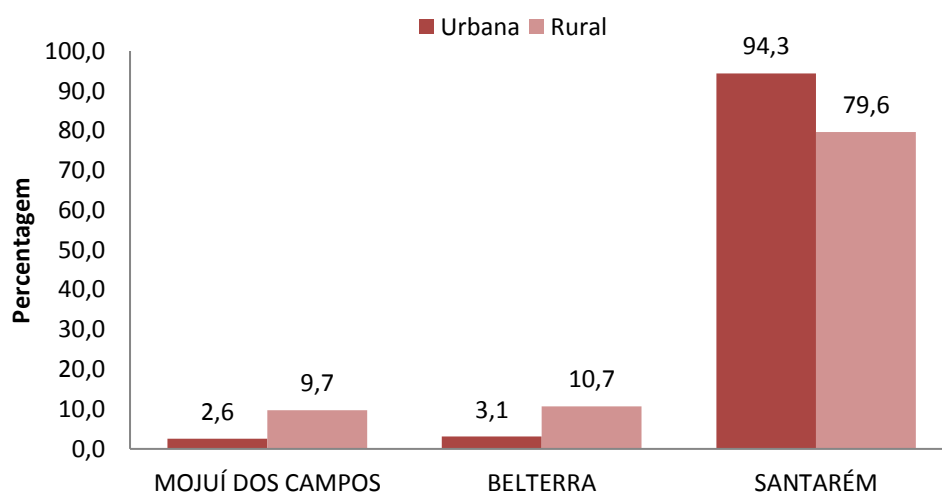
Segundo Rodrigues (2015), a dinâmica de urbanização de Santarém é muito superior a das demais cidades localizadas no oeste paraense. Esse fenômeno está relacionado aos papéis assumidos historicamente por esta cidade na produção do espaço regional amazônico e às ações do Estado lá realizadas, induzindo fluxos econômicos e demográficos e promovendo a modernização do território (RODRIGUES, 2015).

No mais recente estudo realizado pelo IBGE para a identificação e delimitação da Região de Influência de Cidades (IBGE/REGIC, 2007), Santarém assumiu papel de destaque no estado do Pará, sendo considerada como Capital Regional do tipo C, juntamente com Marabá, sendo superada apenas por Belém (Metrópole).

Considerando o recorte espacial da RMS, é válido ressaltar que, do universo populacional de 326.344 habitantes, 90,2% reside no município polo (Santarém). Além disso, em Santarém, apenas 25,1% da população foi classificada como rural, percentual que se eleva nos demais municípios, Mojuí dos Campos (60,1%) e Belterra (57,8%). (IBGE, 2010).

Os dados demográficos foram organizados no Gráfico 1, que revela o percentual da população urbana e rural da RMS.

Gráfico 1. População por situação de domicílio, segundo município da Região Metropolitana de Santarém - 2010.



Fonte: Censo Demográfico, 2010.
Elaboração: SEDOP/DIMET

No que se refere à dimensão econômica, conforme os dados da Tabela 1, nota-se que a primazia de Santarém é ainda mais evidente, sobretudo, quando se considera que o PIB de Belterra, por exemplo, equivale somente a 4,5% do PIB daquele município (IBGE, 2012).

Tabela 1. PIB per capita e valor adicionado bruto por setor, segundo município da Região Metropolitana de Santarém – 2012

Município RMS	PIB per capita (reais)	PIB (valor adicionado bruto a preços correntes por setor)					
		Agropecuária		Indústria		Serviços	
		Valor (mil)	%	Valor (mil)	%	Valor (mil)	%
Santarém	8.383,31	217.751	9,5%	246.926	11%	1.773.991	79,5%
Belterra	5.951,29	35.811	37%	6.497	7%	54.084	56%
Mojú dos Campos	-						

Fonte: ftp://ftp.ibge.gov.br/Pib_Municipios/2012/base/base_1999_2012_xlsx.zip
Elaboração: SEDOP/DIMET

Na dimensão social, o Índice de Progresso Social da Amazônia Brasileira (IPS) - que ressalta a realidade social de 772 municípios dos nove estados da região - mostra que Santarém ocupa a 66ª posição e Belterra, apenas a 314ª (IMAZON e SPI, 2014).

Observa-se, portanto, a presença de grandes assimetrias socioeconômicas entre os municípios da RMS. O reconhecimento dessas diferenciações é fundamental e deverá ser considerado quando se buscar instituir o sistema gestor que seja compatível com o contexto espacial em questão.

Na região, Santarém acabou assumindo papel de destaque, exercendo influência regional no contexto das demais cidades do oeste paraense. Tal influência, contudo, não evidencia necessariamente a presença do fenômeno metropolitano que para ser reconhecido, de fato, precisa ser analisado a partir de critérios e parâmetros específicos. Desse modo, antes mesmo de pensar no planejamento, na gestão e na execução de ações metropolitanos é indispensável reconhecer e identificar as características centrais desses espaços.

4. DELIMITAÇÃO DA RMS

Para apontar onde ocorrem fenômenos metropolitanos no Estado, indicar os municípios que devem compor as respectivas regiões metropolitanas estaduais e identificar as funções de interesse comum metropolitano que justificam a criação de cada uma delas, a SEDOP/DDMET elaborou o “Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses”.

As orientações metodológicas presentes no “Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses” estão resumidamente divididas em dois grandes blocos.

No primeiro, com base em dados e informações secundárias, devem-se identificar as prováveis sedes de regiões metropolitanas e os respectivos grupos de municípios onde há ocorrência de relações de interdependência socioespacial de caráter metropolitano. Para isso, o estudo embasou-se na metodologia desenvolvida pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em 2013, para estimar as regiões metropolitanas brasileiras, adaptando esta metodologia para o contexto espacial particular da Região Norte e para os parâmetros estabelecidos pelo Estatuto da Metrópole.

No segundo, mediante pesquisas de campo, procurou-se identificar e aprofundar aspectos relacionados às FPICs metropolitanas, a partir da aplicação de entrevistas semiestruturadas nas secretarias municipais e nos órgãos estaduais e federais que atuam nessas respectivas FPICs. No presente relatório são apresentados, tão somente os resultados parciais, referentes aos levantamentos das FPICs realizados no âmbito das Prefeituras Municipais de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos, devendo seus resultados, posteriormente, serem complementados e aprofundados, com a inserção das informações dos órgãos estaduais e com os resultados dos diagnósticos setoriais que integrarão o PDUI metropolitano.

Com base na integração e análise dos dados primários (estudos de delimitação) e nos dados secundários preliminares (levantamento das FPICs) já é possível reconhecer onde ocorre o fenômeno metropolitano e, a partir de então, em observância ao Estatuto da Metrópole, dar sequência às ações de planejamento, gestão e execução integrados das FPICs.

4.1 Relações de interdependência socioespacial

Com o objetivo de identificar se existe fenômeno metropolitano e qual a sua extensão, partiu-se da hipótese que o município de Santarém seria a sede da região metropolitana e se investigou quais municípios poderiam ter com ele relações de interdependência socioespacial.

Para isso, inicialmente foram analisados se Santarém atenderia aos critérios para ser sede metropolitana, conforme sistematizado no Quadro 1.

Quadro 1. Aplicação dos critérios para identificação de provável sede metropolitana: Santarém

DIMENSÃO	CRITÉRIOS	SANTARÉM
GEOGRÁFICA	Ser classificado, no mínimo, como “Capital Regional”, conforme classificação do REGIC/IBGE.	Capital Regional C
DEMOGRÁFICA	Possuir população total de pelo menos 100 mil habitantes.	294.580 habitantes
ECONÔMICA	Possuir pelo menos 70% da sua população ocupada exercendo atividades urbanas.	76% da população ocupada exerce atividades urbanas

Fonte: IBGE (2007), IBGE (2010).

Nota-se que Santarém atende a todos os critérios, sendo considerada como uma possível sede metropolitana. No entanto, para que Santarém seja classificada de fato como sede de região metropolitana é necessário que haja ocorrência de: relações de interdependência socioespacial (fluxos cotidianos) com outros municípios; e, demandas relacionadas às funções públicas de interesse comum de caráter metropolitano.

Assim sendo, o segundo passo foi identificar se haviam municípios com quem estas relações ocorressem e quais seriam estes municípios. Com esta finalidade, foram aplicados os critérios geográficos definidos na metodologia e sistematizados no Quadro 2. Para fins de estudo, foram consideradas, inicialmente, todas os municípios

cujas sedes municipais ficavam a uma distância linear de 100 km ou a uma distância de 1h.30min. da cidade de Santarém.

Quadro 2. Aplicação dos critérios geográficos para identificação do(s) município(s) metropolitanos(s).

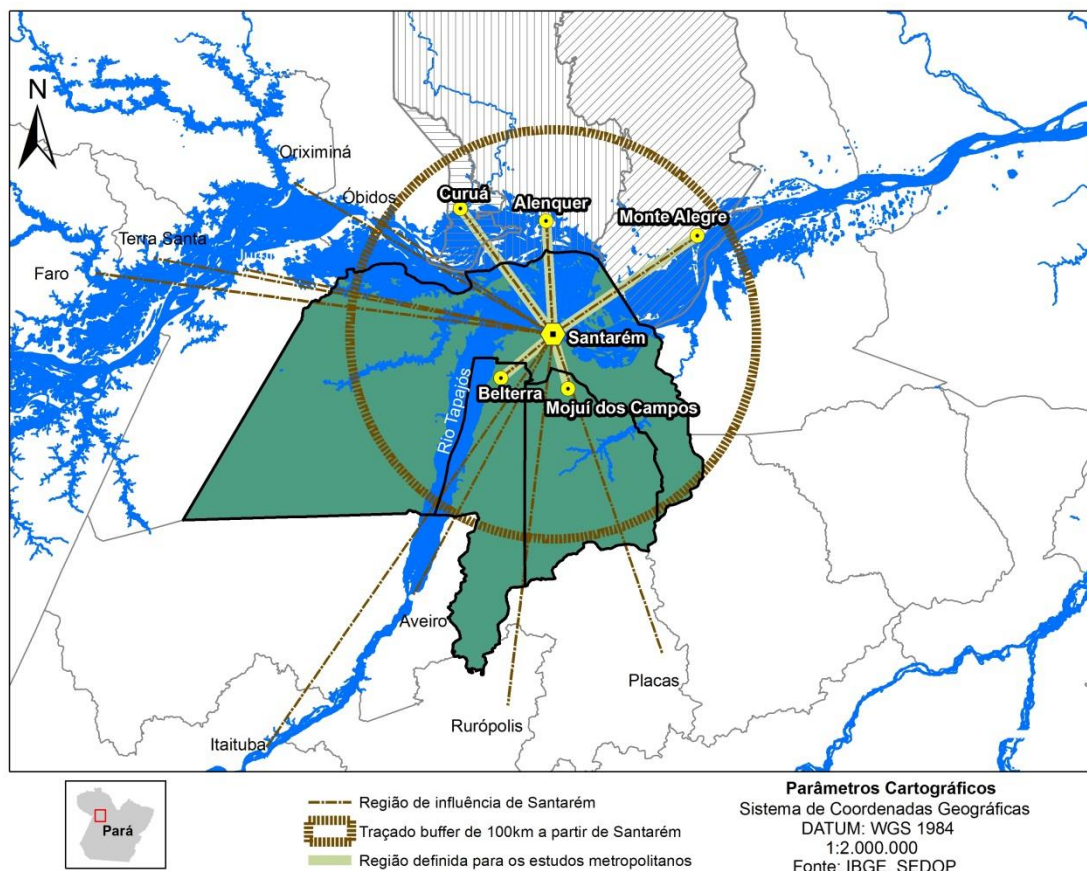
DIMENSÃO	CRITÉRIOS	RESULTADOS
GEOGRÁFICA	Sede municipal localizada num raio de no máximo 100 km, medido a partir do núcleo urbano do município sede da região metropolitana e/ou estar localizado a uma distância-tempo de 01h: 30m da cidade de Santarém.	Alenquer, Belterra, Curuá, Mojuí dos Campos*, Monte Alegre.
	Estar vinculado por relações de interdependência socioeconômica e espacial ao município sede da região metropolitana, conforme o REGIC/IBGE.	
	Possuir continuidade de limites territoriais com outro município da região e/ou malha urbana conurbada.	Não há malha urbana conurbada.

* No ano da pesquisa do IBGE, em 2007, o município de Mojuí dos Campos ainda não havia sido criado.

Fonte: Autores.

O outro critério diz respeito a estar na área de influência de Santarém, conforme o Estudo de Região de Influência das Cidades do IBGE. O Mapa 3 sobrepõe a região de influência de Santarém (IBGE/REGIC, 2007) com a região delimitada para fins de estudo metropolitano, ressaltando os municípios que possuem sede dentro da raio de 100 km. Após a delimitação desse traçado, foram destacados os municípios com sede localizada dentro do raio ou a um tempo de deslocamento (distância-tempo) de, no máximo, uma hora e trinta minutos em relação ao município sede da região metropolitana (Santarém).

Mapa 3. Delimitação da área de estudo



Fonte: Autores

Os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos, componentes atuais da RMS, apresentam suas respectivas sedes localizadas dentro do raio de 100 km. Além desses, constam, também, no interior do raio, as sedes de mais três municípios (Alenquer, Curuá e Monte Alegre). Com exceção de Óbidos, os demais municípios que foram interceptados pelo raio apresentam suas sedes consideravelmente afastadas dos limites físicos delimitados para fins de estudos metropolitanos, razão pela qual foram desconsiderados.

Na configuração da área de estudo, é interessante atentar para as particularidades presentes no espaço regional amazônico, notadamente para a imponência do elemento hidrográfico (rios Amazonas e Tapajós), condicionando, em grande parte, as formas de circulação ao meio fluvial, o que aumenta as distâncias-tempo. Para exemplificar, o tempo de deslocamento da sede do município de Óbidos (sede mais próxima dos limites do raio dentre aquelas que ficaram de fora deste limite) para a sede de Santarém é de aproximadamente três horas.

Dos cinco municípios cujas sedes estão localizadas no raio de 100 km, três estão vinculados ao polo (sede de Santarém) exclusivamente pela circulação fluvial, fato que aumenta a distância-tempo, sem mencionar os altos custos do transporte para os passageiros que utilizam a circulação fluvial, dificultando a possibilidade de fluxos diários mais intensos para trabalho e estudo.

A média do tempo de deslocamento, até Santarém, dos municípios vinculados ao polo exclusivamente pela circulação fluvial é de aproximadamente duas horas e cinquenta minutos. As passagens custam em torno de R\$ 41,00³, considerando o transporte ofertado pela empresa Tapajós Expresso Hidroviário (Figura 1).

Figura 1. Percurso fluvial (distância tempo) com destino a Santarém



Fonte: <http://www.tapajosexpresso.com.br/site/default.asp>. Adaptado pelos autores

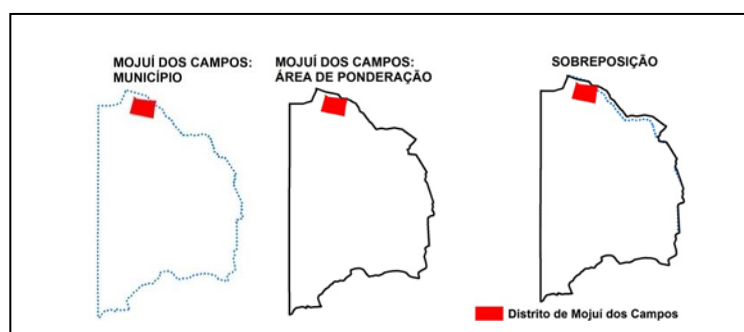
Além da presença da circulação fluvial que eleva as distâncias-tempo, condicionando os fluxos cotidianos, há, também, as conexões intermunicipais por via terrestre, que apresentam distâncias-tempo relativamente menores para o polo (45 minutos em média).

³ Valor cobrado em 22/02/2016. Disponível em: <http://www.tapajosexpresso.com.br/site/default.asp>

O segundo grupo de critérios para identificação de município(s) metropolitano(s) foi referente às relações de interdependência socioespacial expressas em fluxos cotidianos de casa para os locais de trabalho e de estudo realizados por moradores entre os municípios selecionados na etapa anterior. Esses fluxos, porém, não são tão simples de se trabalhar, sobretudo, quando não se dispõe de fonte de dados que os revelem e dimensionem com clareza e precisão, como foi o caso do município de Mojuí dos Campos. Este, por ser recém-desmembrado do município de Santarém, não é contemplado com dados de deslocamentos no Banco Multidimensional de Estatística (BME) do IBGE.

Diante disso, para se estimar os deslocamentos com origem no município de Mojuí dos Campos considerou-se o recorte espacial da Área de Ponderação denominada Mojuí dos Campos (que se assemelha muito aos atuais limites do município). Esta área foi contabilizada, na coleta de dados dos órgãos oficiais, como sendo pertencente ao município de Santarém. Além da Área de Ponderação, foi utilizado, também, o limite do então Distrito chamado Mojuí dos Campos, igualmente pertencente ao município de Santarém no ano da coleta oficial. (Figura 2).

Figura 2. Mojuí dos Campos: Município, Área de Ponderação e Distrito.



Fonte: Autores

Após a delimitação dos recortes da Área de Ponderação e do Distrito, todos os deslocamentos diários casa-trabalho, acima de 30 minutos, originados nessas unidades espaciais foram contabilizados como sendo destinados para a sede de Santarém, que é cidade polo mais próxima (aproximadamente 40 minutos) e acessível, além de concentrar a parcela mais significativa dos postos de trabalho e das atividades de comércio e serviços da RMS.

No caso dos deslocamentos casa-escola/universidade não foi possível realizar o mesmo procedimento anterior, e o município de Mojuí dos Campos acabou ficando sem análise nesse quesito. Isso porque o BME não disponibiliza o dado de deslocamento casa-escola/universidade desmembrado por Área de Ponderação e nem por Distrito.

Outra dificuldade no que diz respeito ao dado de deslocamento casa-escola/universidade é o fato de que o BME não o classifica, explicitamente, este fluxo como sendo de frequência diária. Nesse sentido, da mesma forma que esses deslocamentos podem representar fluxos cotidianos, podem, também, representar fluxos ocasionais.

Os resultados obtidos nessa etapa foram sintetizados no Quadro 2 e em tabelas.

Quadro 3. Aplicação dos critérios de interdependência socioespacial para identificação de município(s) metropolitanos(s)

DIMENSÃO	CRITÉRIOS	MUNICÍPIOS
INTERDEPENDÊNCIA SOCIOESPACIAL	Deslocamento diário de 10% da população municipal total	Não há ocorrência
	Deslocamento diário de pelo menos 10% população ocupada	13% da população ocupada do Distrito de Mojuí dos Campos se desloca para Santarém.
	Deslocamento de pelo menos 10% da população de estudantes do ensino médio e superior (graduação e pós-graduação)	25% dos estudantes de Belterra se deslocam para Santarém.

Fonte: (BME, 2010). Organizado pelos autores.

A Tabela 2 mostra os dados mais detalhados de deslocamento intermunicipal diário para trabalho.

Tabela 2. Deslocamento diário para o trabalho da população ocupada, segundo origem e destino dos municípios delimitados da área de estudo – 2010.

ORIGEM	DESTINO	PESSOAS	DESLOCAMENTO DIÁRIO (%)
Alenquer	Monte Alegre	15	0,08%
	Novo Progresso	11	0,06%
	Manaus	8	0,04%
Belterra	Santarém	140	2,77%
	Manaus	9	0,17%
Curuá	Óbidos	25	0,58%
	Manaus	5	0,11%
	São Paulo	4	0,10%
Monte Alegre	Manaus	26	0,13%
	Prainha	11	0,05%
	Laranjal do Jari	10	0,05%
	Almeirim	10	0,05%
	Alenquer	7	0,04%
Mojú dos Campos (distrito)*	Santarém	265	12,6%
Mojú dos Campos (área de ponderação)*	Santarém	605	9,3%
Santarém	Belterra	108	0,09%
	Prainha	51	0,04%
	Juruti	37	0,03%
	Belém	34	0,03%
	Oriximiná	33	0,03%
	Porto Velho	24	0,02%
	Manaus	20	0,02%
	Itaituba	16	0,01%
	Aveiro	12	0,01%
	Amapá	11	0,01%
	Macapá	10	0,01%
	Monte Alegre	9	0,01%
	Óbidos	9	0,01%
	Rurópolis	9	0,01%
	Recife	8	0,01%

* População ocupada que se desloca diariamente até o local de trabalho utilizando o intervalo de 30 minutos a 02 horas.

Fonte: BME, 2010.

Os percentuais dos deslocamentos diários para o trabalho se mostraram insuficientes para definir processo de metropolização. De modo geral, os deslocamentos não atingiram a marca de 1% da população ocupada do município de origem. O maior fluxo identificado se processou de Belterra (2,77%) em direção ao município de Santarém, mesmo assim, sendo bem abaixo do percentual mínimo de 10% estabelecido como indicador.

Como visto anteriormente, a recente criação do município de Mojuí dos Campos impossibilita a análise, já que, pelo Censo Demográfico 2010, o atual município ainda figurava como distrito de Santarém. Porém, levando em consideração que os limites da Área de Ponderação Mojuí dos Campos se assemelham significativamente aos atuais limites do município Mojuí dos Campos, é possível extrair informações relevantes sobre o tempo gasto no deslocamento diário ao trabalho.

Observa-se que 9,3% (605 hab.) da população ocupada, residente na Área de Ponderação Mojuí dos Campos se desloca diariamente para trabalhar num percurso de mais meia hora de duração. Considerando o Distrito de Mojuí dos Campos, esse mesmo percentual se eleva para 12,6% (265 hab.). Ainda que não seja possível afirmar e demonstrar com precisão o real destino desses deslocamentos, deve-se considerar que se trata de um fluxo significativo que não pode ser desprezado.

De modo geral, excetuando Mojuí dos Campos, os quantitativos dos fluxos para o trabalho não caracterizam relações de interdependência socioespacial.

Após a análise dos fluxos diários para trabalho, parte-se, então, para a análise dos deslocamentos para estudo (ensino médio e superior). Esses fluxos, porém, não podem ser rigorosamente classificados como diários, de acordo com o Banco Multidimensional de Estatística (BME), pois, ainda que o estudante desenvolva suas atividades escolares universitárias em outro município, o deslocamento pode ocorrer diariamente, de forma ocasional ou aos finais de semana. Nos dois últimos casos, o estudante pode residir na maior parte do período escolar/universitário no município de destino. (Tabela 3).

Da mesma forma que os deslocamentos da população ocupada, os deslocamentos de estudantes do ensino médio e superior se revelaram muito abaixo do percentual mínimo de 10%. A exceção ficou por conta dos fluxos de estudantes de Belterra para Santarém que atingiram 25,6%, bem acima, portanto, do percentual mínimo de 10%. (Tabela 3).

Tabela 3. Deslocamento de estudantes do ensino médio e superior, segundo origem e destino.

ORIGEM	DESTINO	ENSINO MÉDIO/SUPERIOR	DESLOCAMENTO	(%)
Alenquer	Santarém	3.378	96	2,8
Belterra	Santarém	1.053	270	25,6
Curuá	Não existe	857	0	0,0
Monte Alegre	Santarém	3.740	60	1,6
Santarém	Não existe	31.512	0	0,0
Óbidos	Santarém	2.764	90	3,3
Placas	Rurópolis	1.379	45	3,3
Rurópolis	Não existe	2.161	0	0,0

Fonte: BME, 2010.

Decompondo esses dados por nível de ensino, observa-se que há uma demanda relativamente elevada de estudantes universitários que se deslocam de Belterra para estudar em Santarém, 74% (181). Do mesmo modo, há, também, o fluxo de 11% (89) do total de alunos do ensino médio de Belterra se deslocando para estudar em Santarém. Trata-se, portanto, da ocorrência de fluxos consideráveis que ultrapassam o percentual mínimo de 10%. A pesquisa distância-tempo entre Santarém e Belterra permite supor que tais deslocamentos sejam diários, ainda que não rigorosamente assim classificados, constituindo uma relação de interdependência socioespacial.

4.2 Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs)

Após análise dos critérios de interdependência socioespacial, a etapa seguinte buscou identificar a ocorrência de FPICs na RMS.

Com esta finalidade, conforme indicado na proposta metodológica do “Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses”, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os gestores de diferentes órgãos setoriais dos municípios de Belterra, Mojuí dos Campos e Santarém que versaram especificamente sobre oito temas (FPICs) estratégicos para o planejamento integrado: meio ambiente; planejamento; desenvolvimento urbano; transporte e mobilidade urbana; habitação; saneamento; educação; e saúde. A seleção dos referidos temas fundamentou-se basicamente no estudo comparativo da governança metropolitana, desenvolvido pelo IPEA, em 2014.

4.2.1 Meio Ambiente

As entrevistas com os secretários de meio ambiente dos municípios de Belterra, Mojuí dos Campos e Santarém revelaram a quase ausência de ações integradas de planejamento, gestão e execução na área ambiental, na RMS. Os gestores têm atuado de forma setorial, realizando ações específicas dentro dos limites territoriais de seus municípios⁴.

Conforme o Secretário de Meio Ambiente de Belterra, a integração das ações dos municípios do Tapajós poderia ser realizada por meio do Fórum Permanente de Secretários de Meio Ambiente do Estado do Pará, em implantação. No campo do planejamento e da gestão a articulação intermunicipal não apresenta ações compartilhadas. Informou da importância de uma atuação conjunta com outros municípios, especialmente no tocante à fiscalização para coibir a pesca ilegal ao longo do rio Tapajós. Atualmente, a única ação conjunta na área ambiental é desenvolvida informalmente com o Sindicato dos Trabalhadores Rurais do Município de Santarém, e consiste no apoio que este fornece ao Cadastro Ambiental Rural (CAR)⁵ à Prefeitura de Belterra. A principal vantagem dessa cooperação tem sido a capacitação e a troca de experiências que tem proporcionado ao corpo de funcionários municipais.

O Secretário de Agricultura e Meio Ambiente de Mojuí dos Campos também destaca a ausência de planejamento, gestão e execução de atividades compartilhadas com outros municípios da RMS na questão ambiental. Para ele, a cooperação intermunicipal, além de ajudar no equacionamento do problema dos resíduos sólidos (ver item 4.2.6), poderia resultar no apoio de Santarém para a elaboração do CAR em Mojuí dos Campos, bem como no melhor aproveitamento da estrutura do Centro de

⁴ Para um melhor detalhamento sobre a atuação na FPIC Meio Ambiente na RMS, pelo Governo do Estado do Pará, através da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), ver o Anexo 5.

⁵ Conforme o Ministério do Meio Ambiente, o “Cadastro Ambiental Rural – CAR é um registro eletrônico, obrigatório para todos os imóveis rurais, que tem por finalidade integrar as informações ambientais referentes à situação das Áreas de Preservação Permanente - APP, das áreas de Reserva Legal, das florestas e dos remanescentes de vegetação nativa, das Áreas de Uso Restrito e das áreas consolidadas das propriedades e posses rurais do país. Criado pela Lei 12.651/2012 no âmbito do Sistema Nacional de Informação sobre Meio Ambiente - SINIMA, o CAR se constitui em base de dados estratégica para o controle, monitoramento e combate ao desmatamento das florestas e demais formas de vegetação nativa do Brasil, bem como para planejamento ambiental e econômico dos imóveis rurais” (BRASIL, 2016). No Pará o CAR é uma atividade do Programa “Municípios Verdes”, desenvolvido no âmbito do governo do Estado.

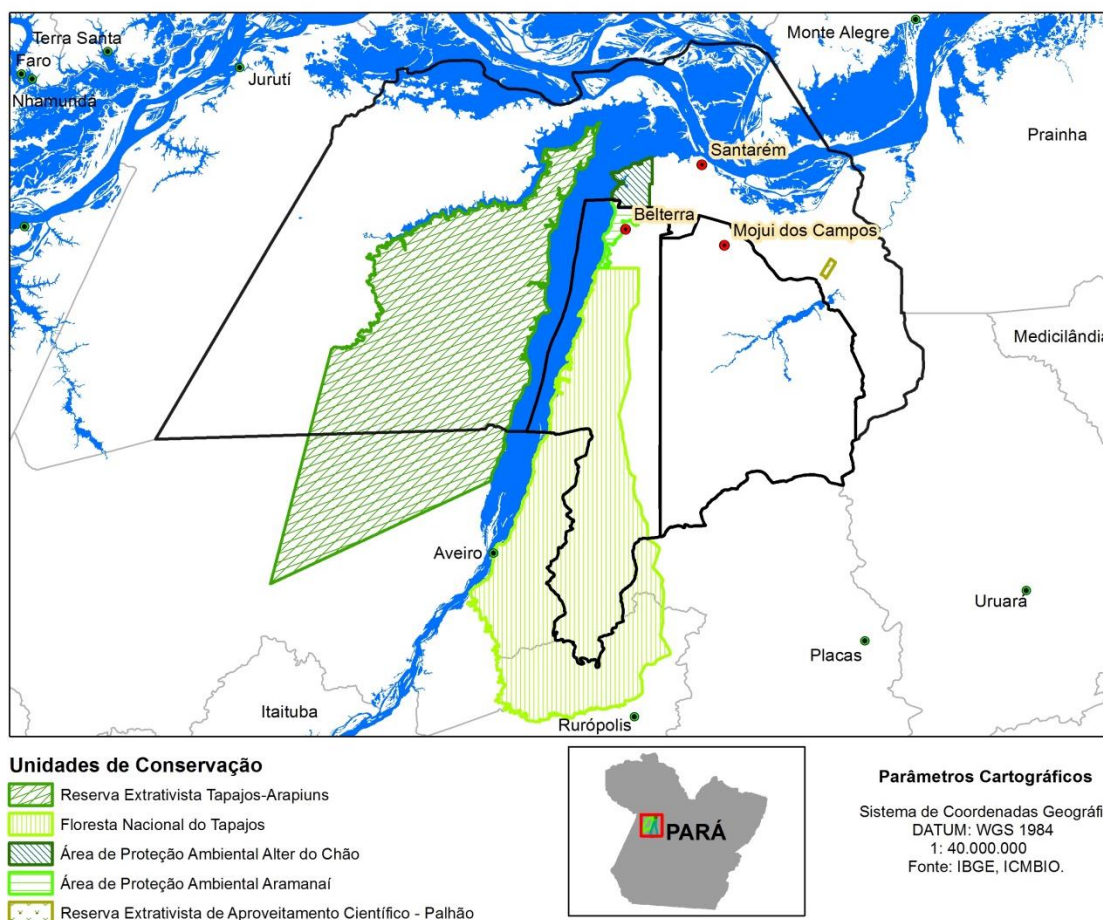
Informação e Educação Ambiental do Município de Santarém (CIAM), vinculado a Secretaria de Meio Ambiente de Santarém, e que foi concebido visando ao monitoramento, planejamento e educação ambiental.

O Secretário de Meio Ambiente de Santarém, também constata a inexistência de planejamento, gestão e execução de funções comuns de forma integrada com outros municípios, e aponta a possibilidade de dialogar com os demais municípios, sobretudo nas questões relacionadas ao tratamento e à destinação dos resíduos sólidos. Vale enfatizar que, na época da entrevista, Mojuí dos Campos era um município recém-criado, com menos de três anos de instalação, e Belterra passava por um momento de instabilidade política, com sucessivas trocas do Prefeito. A carência de recursos humanos, técnicos e financeiros nos municípios metropolitanos de Santarém é apontada como um dos entraves para o diálogo e o estabelecimento de ações comuns. Para exemplificar, enquanto o município de Santarém apresenta 80% de sua área coberta pelo Cadastro Ambiental Rural (CAR), Belterra e Mojuí dos Campos ainda encontram sérias dificuldades técnicas e de infraestrutura para a execução deste Cadastro.

Ressalte-se que os municípios da RMS não apresentam unidades de conservação em comum. As unidades existentes estão circunscritas integralmente dentro de um mesmo município ou estão em mais de um município, sendo que apenas um faz parte da RMS (Mapa 4)⁶. Para o Secretário de Meio Ambiente de Santarém, contudo, o problema do desmatamento deve ser objeto de discussão conjunta, pois há produtores de soja que moram em Santarém, mas têm propriedades em Mojuí dos Campos e Belterra e vice-versa - há propriedades que estão sobre os limites de dois municípios.

⁶ No caso da Flona Tapajós, por exemplo, segundo o referido Secretário, a gestão é feita pela União com a participação dos municípios, por meio do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), vinculado ao Ministério do Meio Ambiente.

Mapa 4. Unidades de conservação na RMS



Fonte: Autores

Os gestores entrevistados informaram não terem participado do movimento de criação da RMS e desconhecem o envolvimento anterior de suas Secretarias neste processo. Sobre o futuro, mostraram diferentes aceções e expectativas acerca da possibilidade do planejamento, da gestão e da execução integrada de ações na área ambiental.

Compreendem que uma série de temas poderia ser tratada de maneira compartilhada entre estado e municípios da RMS e indicam: a fiscalização da pesca predatória no rio Tapajós; a educação ambiental; a revisão dos limites territoriais municipais que estão indefinidos e sobrepostos por assentamentos e fazendas. No entanto, essas questões expressam muito mais diretrizes para a gestão ambiental do território como um todo do que propriamente demandas de compartilhamento de funções ambientais metropolitanas características dos espaços urbanos. Portanto, ainda que assumam relevância no macro contexto da gestão ambiental, tais questões se revelam pouco relacionadas à natureza das FPICs metropolitanas, se comparadas,

por exemplo, à questão do tratamento e destinação dos resíduos sólidos que são funções tipicamente urbanas.

As grandes disparidades socioeconômicas e técnicas existentes entre os municípios, especialmente entre Santarém e os demais municípios metropolitanos, é vista como o principal entrave para este compartilhamento, posto que, implica em capacidades distintas de participar nos ônus das soluções das questões ambientais.

4.2.2 Planejamento

As entrevistas semiestruturadas sobre o tema planejamento demonstraram que as ações neste campo têm sido pouco realizadas de modo integrado. Para exemplificar, os gestores de Belterra e Mojuí dos Campos afirmaram que não há integração no planejamento. Porém, o gestor de Santarém afirmou que há integração parcial e setorial com o município de Belterra, voltada para a dinamização do turismo através do Plano Estratégico de Turismo que têm horizonte temporal de dez anos (2015-2025).

Os gestores dos três municípios foram uníssomos em afirmar que não há ações integradas no que se refere à gestão. No entanto, divergem no que diz respeito às ações de execução. Enquanto os gestores de Belterra e Mojuí dos Campos reconheceram que não possuem ações de execução integrada na escala da RMS, o gestor de Santarém levantou que suas ações de execução são integradas pelo fato de ser polo de região metropolitana e atrair demanda de outros municípios.

O cenário construído a partir das entrevistas revela que os municípios integrantes da RMS realizam e efetivam suas ações de planejamento sem articulação na escala metropolitana. Observa-se uma suposta evocação à independência de cada município e as ações que são apontadas para a resolução conjunta são muito específicas. Estes apontamentos, quando realizados pelos gestores de Belterra e Mojuí dos Campos se destinam especificamente à solicitação de recursos financeiros, seja junto ao Governo do Estado ou para Santarém, na condição de polo da região metropolitana.

Pelas entrevistas, observa-se que as políticas de iniciativa do polo (Santarém), no suposto planejamento integrado com Belterra, não têm como fundamento a região

metropolitana, mas, simplesmente o fato de que esses municípios, até 1995, constituíam apenas um (Santarém).

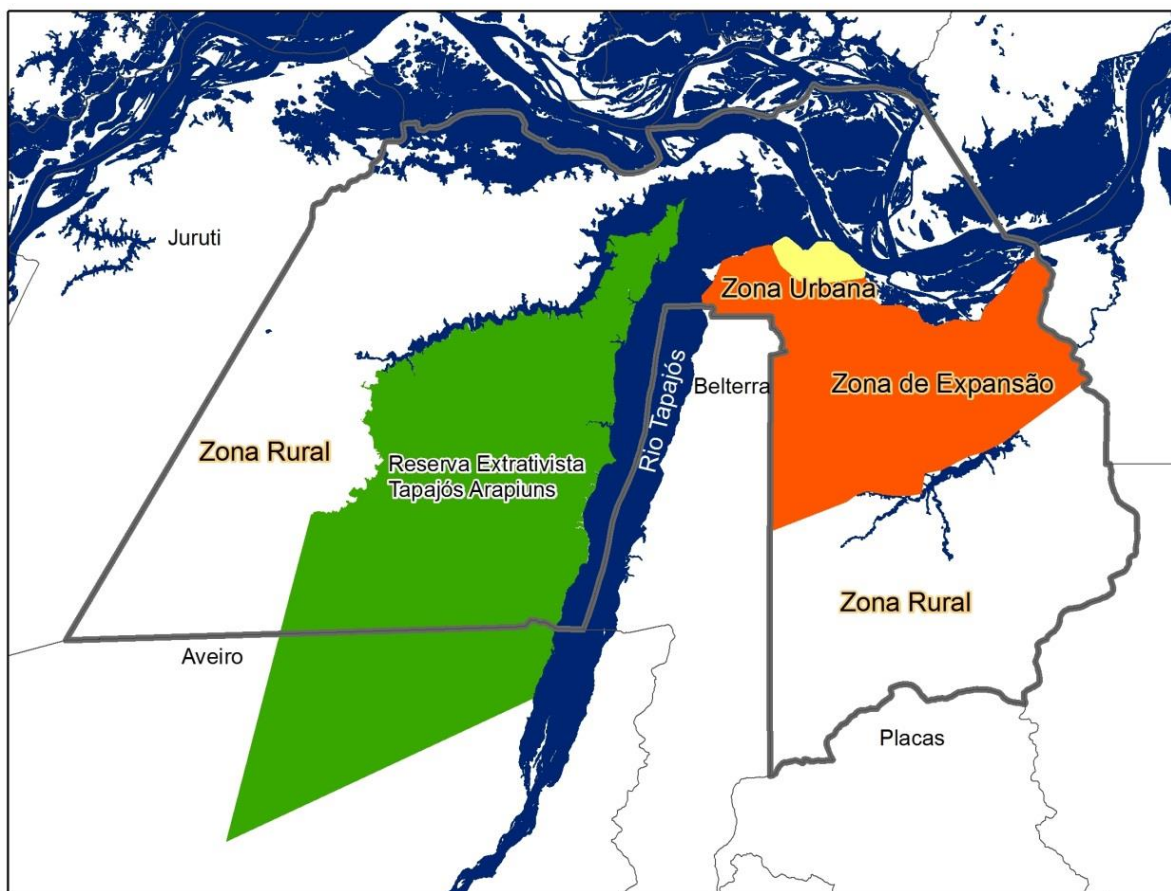
4.2.3 Desenvolvimento Urbano

As entrevistas semiestruturadas sobre o tema desenvolvimento urbano foram realizadas com o Secretário Municipal de Infraestrutura de Mojuí dos Campos, com o Coordenador de Desenvolvimento Urbano de Santarém e com a Assessora de Planejamento de Belterra.

Referidas entrevistas revelaram que as ações de planejamento, gestão e execução, no que se refere ao desenvolvimento urbano, não estão sendo realizadas de forma integrada. Todos os entrevistados reconhecem a necessidade de se planejar ações conjuntamente, mas, ao serem questionados sobre as ações que deveriam ser integradas, cada qual seguiu um caminho particular, pensando muito mais na escala municipal do que metropolitana.

Cabe ressaltar que o Plano Diretor de Santarém, ainda hoje é utilizado como referência pelo município de Mojuí dos Campos que, no zoneamento, tem sua porção norte pertencente à área de expansão de Santarém (Mapa 5).

Mapa 5. Zoneamento do município de Santarém



Fonte: Plano Diretor de Santarém, 2006.

Os impositivos legais de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) (Lei Federal nº 13.089/2015) e a necessidade de revisão dos planos diretores municipais (Lei Federal nº 10.257/2001) poderão e deverão proporcionar um diálogo mais efetivo entre municípios e possibilitarão a troca de experiências e identificação dos problemas comuns que exigem parcerias intermunicipais.

Mais uma vez os gestores ressaltaram a necessidade de ação compartilhada visando à revisão dos limites territoriais municipais. Essa lacuna tem acarretado conflitos e indecisões sobre a competência de regular o uso do solo e de ofertar serviços nas áreas limítrofes.

4.2.4 Transporte e Mobilidade Metropolitana

As entrevistas com os gestores dos órgãos responsáveis pelo transporte e pela mobilidade urbana nos municípios pertencentes à RMS revelaram a necessidade e a

urgência do planejamento integrado⁷. Isso porque, segundo os gestores, há ocorrência de um intenso fluxo diário de pessoas (pelos motivos de estudo e trabalho) e de mercadorias, especialmente dos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos em direção ao município de Santarém.

Por se tratar de transporte intermunicipal de caráter urbano, esses fluxos deveriam ser regulados pela instância metropolitana. Na ausência desta, esses serviços foram outorgados, no caso de Mojuí dos Campos, inicialmente pelo município de Santarém, como linhas urbanas, pois o primeiro Prefeito somente tomou posse em 2013, e depois pela Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA), que regulamenta os fluxos intermunicipais.

Em relação ao município de Belterra⁸, a ARCON promove ações para regularização das ligações intermunicipais com Santarém. Tais ações envolvem: fiscalizações feitas pela própria Agência; fiscalizações realizadas em conjunto com órgãos de transporte e trânsito municipais e com a Polícia Rodoviária Federal (PRF); reuniões e audiências com operadores que atuam, à margem da regulação, nos transportes mistos e de passageiros, com a participação do Ministério Público do Estado do Pará (MPE/PA), da Polícia Rodoviária Federal (PRF), das Prefeituras, das Câmaras Municipais e da sociedade civil organizada.

A regularização dos serviços que operam à margem da regulação, assim como o controle dos pontos de parada são pautas que, recentemente vem sendo demandadas pelo Ministério Público junto à ARCON-PA, à Polícia Rodoviária Federal (PRF) e aos municípios da RMS.

Apesar da Região Metropolitana de Santarém ter sido instituída em 2012, a falta de definição e de implantação do modelo de governança do transporte urbano na esfera metropolitana tem ocasionado diversos problemas e conflitos, tais como:

- As linhas Belterra–Santarém e Belterra–Mojuí dos Campos reguladas pela ARCON-PA são intermunicipais, o que implica em ligações de sede a sede dos municípios, deveriam ter suas origens e destinos em terminais rodoviários ou

⁷ Para um melhor detalhamento sobre a atuação do Governo do Estado do Pará, através dos seus órgãos com competência na FPIC Transporte na RMS, ver os Anexos 6, 7 e 8.

⁸ As ações de regularização da ligação intermunicipal Belterra–Santarém podem ser comprovadas por registros fotográficos, relatórios e ofícios da ARCON-PA.

pontos terminais (quando o município não possui terminal rodoviário). No entanto, cada vez mais os usuários de Belterra e Mojuí dos Campos demandam que estas linhas circulem e façam diversas paradas nos centros urbanos de Santarém e das demais cidades metropolitanas;

- É comum o transporte misto entre os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos e a sede do município de Santarém, ou seja, o transporte de mercadorias associado ao de passageiros em um mesmo veículo. Esse serviço, contudo, não é regulado pela ARCON, razão pela qual essa Agência não pode fiscalizá-lo;
- Existência de várias linhas de ligações intermunicipais entre localidades dos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos e a sede do município de Santarém cujas características dos serviços prestados não se enquadram nos critérios exigidos para regularização pela ARCON;
- Presença de pontos de parada de veículos de passageiros e mistos não regulamentados e à margem da regulação, ocasionando a retenção dos fluxos em vias de circulação, o aumento dos tempos de viagem e a redução do espaço do pedestre nos passeios públicos.

Desde novembro de 2014, o Ministério Público do Estado do Pará (MPE), junto com a Agência Reguladora estadual, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e os representantes dos municípios de Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra estabeleceram uma pauta com os seguintes assuntos de interesse metropolitano: a regularização dos serviços à margem da regulação, a fiscalização do transporte rodoviário intermunicipal e a definição/regulamentação dos pontos de embarque e desembarque de linhas intermunicipais no município de Santarém.

A ARCON-PA encaminhou cópia das Atas das Reuniões com o MPE às Prefeituras da RMS e aos demais órgãos envolvidos. Vale lembrar que, o Art. 70-A da Resolução ARCON nº 002/2000 de 12 de janeiro de 2000, admita o transporte de passageiros em deslocamentos de natureza intramunicipal nos ônibus em operação no sistema intermunicipal, desde que este seja previamente autorizado, isso não prescinde a necessidade da gestão compartilhada do transporte entre o Estado e os municípios metropolitanos.

A ARCON-PA tem mostrado interesse em firmar Convênios com os municípios visando à fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros. Mas, reconhece que é competência dos municípios legislar sobre a circulação na área urbana. Pontos de embarque e desembarque em vias públicas, que não estejam regulamentados e devidamente sinalizados, por exemplo, no contexto atual são de fiscalização pelo órgão de trânsito municipal.

No caso de Santarém, o único ponto de embarque e desembarque de passageiros que é homologado pela ARCON é o Terminal Rodoviário de Santarém. Desde que solicitado pelos municípios, a ARCON-PA poderá efetuar a homologação de outros pontos de embarque e desembarque, após análise técnica dos locais indicados. Os municípios de Mojuí dos Campos e Belterra, contudo, ainda não apresentaram formalmente solicitações para ARCON-PA homologar outros pontos de embarque e desembarque de passageiros⁹.

Em vistoria realizada na RMS pela Agência Estadual, nos 26 e 27 de agosto de 2015, foi constatado que o Terminal Rodoviário de Santarém não teria capacidade para atender novas linhas intermunicipais, haja vista a frequência de viagens diárias e a existência de somente uma plataforma para embarque e desembarque de passageiros. Isso denota que, além de problemas de planejamento e gestão, há também deficiências nos terminais rodoviários.

Atualmente, as linhas intermunicipais que foram autorizadas pela ARCON entre municípios da RMS, são linhas consideradas semiurbanas¹⁰. As empresas que as exploram e a frequência das mesmas podem ser visualizadas na Tabela 4, a seguir.

⁹ O art. 70-A da Resolução ARCON nº 002/2000 estabelece que será admitido o transporte de passageiros em deslocamento de natureza intramunicipal nos ônibus em operação no sistema intermunicipal desde que o transporte seja previamente autorizado pela Prefeitura Municipal, por período não superior à data limite da outorga da linha intermunicipal, devendo constar do instrumento autorizado a discriminação dos pontos de embarque e desembarque dos passageiros. A ausência da Prefeitura Municipal, no sentido de que a regulação dos pontos de parada, bem como os serviços utilizados pelos passageiros embarcados e/ou desembarcados nos veículos de transporte intermunicipal, naqueles pontos, é de competência da ARCON.

¹⁰ O Art. 70 da Resolução ARCON nº 001/2000, de 12 de janeiro de 2000, estabelece que excepcionalmente para as linhas semiurbanas, limitadas a um percurso inferior a 75 (setenta e cinco) quilômetros, a ARCON poderá autorizar a execução do serviço em ônibus urbano e o transporte passageiros em pé, em número que não exceda a metade da lotação sentada, aplicando-se, no que couber, os dispositivos desta Resolução. No Parágrafo Único desse mesmo artigo, entende como linhas semiurbanas, aquelas realizadas em regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos, transpondo os limites de um ou mais municípios.

Tabela 4. Serviço Convencional de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros autorizados pela ARCON-PA na RMS

LINHA INTERMUNICIPAL	EMPRESA	FREQUÊNCIA (Nº de viagem ida e volta/dia)
Belterra – Santarém	M. F. Gregório e Filho Ltda – ME	12
	Transporte Rodoviário Machado Ltda - ME	06
	AR Nacional Transportes Ltda – ME	14
Mojú dos Campos – Santarém	Pepa Transportes Eireli – ME	15

Fonte: Ordens de Serviço nºs 007/2016-GTT/ARCON, 008/2016-GTT/ARCON, 009/2016-GTT/ARCON e 010/2016-GTT/ARCON.

Todos esses fatores evidenciam a necessidade urgente de considerar os serviços e a infraestrutura de transportes de passageiros e de cargas, de cunho metropolitano, como uma FPIC relevante e prioritária na RMS. Ressalte-se que, no decorrer das entrevistas, observou-se que os gestores almejam a possibilidade do transporte intermunicipal ser convertido em transporte metropolitano na RMS, com a presença de terminais de integração e com a gestão compartilhada. Nota-se que há o entendimento, por parte dos gestores estaduais e municipais, de que as temáticas do transporte e da mobilidade se caracterizam como funções públicas de interesse comum na RMS, devendo, portanto, ser consideradas de forma integrada. Mas, ainda há enormes dificuldades para fazer esta articulação, tanto no campo do planejamento, como no da gestão e da execução, especialmente em função da ausência de uma instância de gestão compartilhada interfederativa.

Além disso, as soluções de problemas como os relacionados à fiscalização e à educação no trânsito, à melhoria das infraestruturas de circulação e de acessibilidade intermunicipais, dentre outros, também foram indicadas como possíveis de serem buscadas de forma compartilhada.

Hoje, as únicas ações compartilhadas no setor transporte foram relatadas pelo Secretário de Obras, Viação e Infraestrutura da Prefeitura de Belterra e consistem: no convênio com a Prefeitura de Santarém para controlar o horário de saída dos ônibus de Belterra com destino a sede Santarena; e, na parceria com a ARCON, com vista à emissão de relatórios indicando as irregularidades observadas no transporte intermunicipal de passageiros e cargas.

Nesse cenário, os desafios que estão postos exigem a articulação e a cooperação nos âmbitos do planejamento, da gestão e da execução das políticas de

transporte e mobilidade. Considerando que os problemas adquirem natureza comum, qualquer que seja a ação pensada isoladamente poderá impactar de modo direto no conjunto dos municípios.

4.2.5 Habitação

As entrevistas com os gestores responsáveis pela temática habitacional nos municípios que compõem a RMS revelaram que as ações de planejamento, gestão e execução não estão sendo realizadas de maneira integrada. De modo geral, os municípios têm atuado isoladamente na questão habitacional e de forma diversificada, quanto ao volume de ações¹¹.

O município de Santarém têm canalizado recursos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) para construção de grandes conjuntos habitacionais como, por exemplo, os Conjuntos Salvação e Moaçara I e II, compostos por mais de 4 mil unidades habitacionais¹². O município de Belterra, por sua vez, apresenta apenas 20 unidades habitacionais financiadas pelo PMCMV no bairro Jurubeba, e Mojuí dos Campos não dispõe de projeto de construção de novas unidades habitacionais.

Figura 3. Conjunto Salvação – PMCMV – Santarém



Fonte: <http://blogdojcampos.blogspot.com.br/2015/12/a-prefeitura-municipal-de-santarem.html>

¹¹ Para um melhor detalhamento sobre a atuação do Governo do Estado do Pará, através da Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB-PA), na FPIC Habitação na RMS, ver Anexo 10.

¹² Sendo: 3.081 unidades habitacionais no Conjunto Salvação, localizado na Rodovia Fernando Guilhaon, no trecho que permite o acesso ao aeroporto e a Alter do Chão; e 1.440 nos Conjuntos Moaçara I e II, no bairro do Aeroporto Velho na cidade de Santarém.

Os gestores de Mojuí dos Campos e de Santarém entendem que não há necessidade de planejamento, gestão e execução de ações integradas de âmbito intermunicipal, no setor habitacional, mas sim do apoio dos governos estadual e federal para ações municipais. Foi mencionado que as políticas habitacionais de um município não têm impacto nos demais municípios metropolitanos.

A Assessora de Planejamento do município de Belterra, por sua vez, entende que as ações relacionadas à regularização fundiária rural e urbana, é um aspecto relevante para a garantia à moradia digna e segura, e que poderiam ser integradas e realizadas através de consórcios. Ao final da entrevista, a Assessora de Planejamento do município não soube apontar o benefício que o ingresso de Belterra na RMS pode trazer para a política habitacional do município.

Ressalte-se que, segundo informações dos entrevistados de Belterra, em tentativas de ocupações irregulares recentes, realizadas em áreas verdes desmatadas, se nota a presença de ocupantes oriundos do município de Santarém, o que constitui um provável indicativo da necessidade de se integrar no futuro próximo as ações no setor habitacional. Os gestores ambientais dos municípios de Mojuí dos Campos e de Santarém também revelaram que têm sido encontradas dificuldades para a regularização fundiária e a fiscalização de assentamentos localizados nas suas fronteiras intermunicipais. Há ocupações entre Mojuí dos Campos e Belterra, que *in loco*, não se sabe para qual município pertencem. Se houvesse cooperação entre os municípios e se os limites intermunicipais fossem claramente estabelecidos, a regularização fundiária e a fiscalização de assentamentos seriam efetivadas mais rapidamente.

4.2.6 Saneamento

Conforme estabelecido na Lei Federal nº 11.445 de 05 de janeiro de 2007, os serviços, as infraestruturas e instalações operacionais que constituem o saneamento básico são: i) abastecimento de água potável; ii) esgotamento sanitário; iv) limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e; (v) drenagem e manejo das águas pluviais urbanas.

As entrevistas semiestruturadas relacionadas à temática do saneamento revelaram que o planejamento, a gestão e a execução no municípios da RMS, não estão sendo realizados de forma integrada¹³. Porém, os três gestores enfatizaram que é o problema da destinação dos resíduos sólidos que precisa ser solucionado de forma conjunta de modo mais urgente.

Em Santarém, foi apontada a necessidade de integração e sugerida a criação de um consórcio intermunicipal de resíduos sólidos, que contemplaria todos os municípios integrantes da RMS. No entanto, encontra como problema a ser resolvido, a inexistência de uma área de destinação cuja localização seja de comum acordo.

O gestor responsável pelo planejamento no município de Mojuí dos Campos mencionou que uma possível solução para o problema, seria a seleção de uma área no próprio município para destinação dos resíduos advindos de Belterra e Santarém. Segundo o gestor, nesse arranjo, Belterra e Santarém repassariam recursos financeiros para despejarem seus resíduos em Mojuí dos Campos.

Os gestores de meio ambiente dos três municípios também reconheceram a necessidade de selecionar uma área de destinação comum e sugeriram que isso seja feito através de consórcio intermunicipal. Tal ação reduziria os custos de operação e administração, além de diminuir os riscos de contaminação, se comparados à implementações isoladas em cada município.

O Secretário de Meio Ambiente do município de Belterra atentou que as unidades de conservação representam 80% da área municipal, o que dificulta a seleção de uma área de destinação. O Secretário de Meio Ambiente de Mojuí dos Campos alertou para a grande diferença existente entre Santarém e os demais municípios no que se refere à produção mensal de resíduos. Por sua vez, o Secretário de Meio Ambiente de Santarém atentou para a importância da parceria na destinação e no tratamento.

¹³ Para um melhor detalhamento sobre a atuação do Governo do Estado do Pará, através da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), na FPIC Saneamento na RMS, ver Anexo 11. No que se refere a atuação da Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA), na RMS, a Companhia só tem concessão com o município de Santarém. Os municípios de Belterra e de Mojuí dos Campos, possuem microssistemas de abastecimento próprios.

Para o gestor de Belterra, o convênio (e não o consórcio) seria eficiente para combater o problema dos resíduos sólidos que é causado, também, pelo turismo predatório. Segundo o gestor, há intensa poluição das praias e ao longo da via de acesso que liga Belterra até a localidade de Alter do Chão.

Em entrevista realizada com técnicos da ARCON-PA, foi destacado que os municípios da RMS elencaram a necessidade de elaboração dos seus Planos Municipais de Saneamento Básico, haja vista a necessidade de cumprimento do prazo estabelecido no parágrafo 2º do art.1º do Decreto Federal nº 8.629/2015, ou seja, que após 31 de dezembro de 2017, a existência de plano de saneamento básico, elaborada pelo titular dos serviços, será condição para o acesso a recursos orçamentários da União, ou a recursos de financiamentos geridos ou administrados por órgão, ou entidade da Administração Pública Federal - quando destinados a serviços de saneamento básico. Dos municípios da RMS, somente Santarém, que é o município pólo, concluiu os planos setoriais de abastecimento de água, esgotamento sanitário e resíduos sólidos, sendo que o plano de drenagem ainda não foi elaborado. Segundo os técnicos da ARCON-PA, deve ser ressaltada a necessidade de elaboração dos planos metropolitanos de saneamento básico e do modelo de governança interfederativa, haja vista que a titularidade dos serviços de saneamento básico é compartilhada nas regiões metropolitanas. Os técnicos da ARCON-PA também pontuam, a necessidade dos municípios definirem as ações e os instrumentos de planejamento necessários a universalização dos serviços de saneamento básico nos limites dos seus municípios, e na RMS.

Considerando o conjunto das entrevistas, se evidencia a necessidade de integração na política de saneamento frente aos problemas específicos de resíduos sólidos. No entanto, esbarra-se na falta de iniciativa para a consolidação de tal integração.

4.2.7 Educação

As informações foram obtidas por meio de entrevistas semiestruturadas realizadas com os secretários municipais de educação dos municípios de Belterra e

Mojuí dos Campos e mediante preenchimento do formulário pela Secretaria de Educação de Santarém.

Foram observadas algumas divergências entre as informações relatadas pelos secretários de Belterra e Mojuí dos Campos em relação às preenchidas pela Secretaria de Santarém. Os secretários de Belterra e Mojuí dos Campos não destacaram nenhuma ação de planejamento, gestão e execução intermunicipal integrada. Diferentemente, as informações preenchidas pela Secretaria de Santarém revelaram haver várias ações integradas de planejamento, gestão e execução.

A justificativa da necessidade de incluir FPIC na área de educação pode ser respondida através dos deslocamentos diários dos alunos (sobretudo de nível superior) que residem nos municípios da região metropolitana e estudam em Santarém. Segundo a Secretaria de Educação de Santarém são, aproximadamente, 4.280 alunos de ensino médio e superior que se deslocam de Belterra e Mojuí dos Campos para estudar em Santarém.

Em relação à participação das secretarias municipais de educação no processo de criação da RMS, as entrevistas revelaram que nenhuma secretaria participou do referido processo e, as mesmas, não reconhecem, até o presente, benefícios resultantes desta criação.

Segundo os gestores, os possíveis benefícios que a criação da RMS poderá trazer para a educação são os seguintes: possibilidades de recebimento de mais recursos; troca de experiências entre os municípios; melhoria na qualificação dos profissionais e; aumento dos níveis educacionais da população da região.

4.2.8 Saúde

As entrevistas semiestruturadas foram realizadas com os secretários de saúde dos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos¹⁴.

¹⁴ No que se refere a atuação do Governo do Estado do Pará, através da Secretaria de Estado de Saúde (SESPA), na FPIC Saúde na RMS, foram informados pelos técnicos da SESPA entrevistados para o presente estudo, que em Mojuí dos Campos e em Belterra existem unidades de saúde que ainda são geridas pelo Estado. Mojuí dos Campos e Belterra estão entre os 36 municípios que não têm condições de assumir a gestão plena de sistema (atendimento à saúde de baixa, média e alta complexidade), estando, portanto, sob gestão do Estado.

Em Santarém, o Secretário informou que a Secretaria de Estado de Saúde Pública (SESPA) promove reuniões mensais entre os secretários de saúde dos municípios do 9º Centro Regional de Saúde¹⁵, visando articular regionalmente a demanda do serviço de saúde de complexidade.

Porém, mesmo com essa agenda de reuniões, observa-se que as ações de planejamento, de gestão e execução referente à saúde não estão sendo realizadas de forma integrada entre os municípios da região do Tapajós e tampouco entre os municípios da RMS. No entanto, todos os gestores reconhecem a necessidade das ações de planejamento, gestão e execução serem integradas para melhorar a saúde da população da região, aproximar os serviços de saúde da população e diminuir os custos.

O resultado da falta de integração é a notável dependência dos municípios da Região de Integração do Tapajós e os da RMS com os serviços de saúde ofertados por Santarém. Além da maioria dos municípios não possuir unidade básica de saúde, Santarém possui os hospitais municipal e regional que prestam quase todos os serviços de saúde à população regional, sendo que muitos desses serviços poderiam ser ofertados nos próprios municípios.

Belterra possui um hospital cuja estrutura encontra-se ociosa por falta de equipamentos. Segundo o gestor do município, o hospital poderia ofertar serviços de centro cirúrgico, hemodiálise e obstetrícia. Não o faz porque há carência de equipamentos e de mão de obra qualificada. Por outro lado, Santarém está com a sua estrutura saturada pelo atendimento da crescente demanda regional.

De fato, com a criação da Lei Federal nº 8.080/1990, regulamentada pelo Decreto nº 7.508/2011 para dispor sobre a organização do Sistema Único de Saúde - SUS, a abrangência espacial dos serviços de saúde ultrapassa os limites metropolitanos. Porém, a articulação de caráter metropolitano se apresenta como uma escala adicional importante que precisa ser considerada no âmbito do planejamento, gestão e execução das ações de saúde pública na RMS.

¹⁵ Composto pelos municípios de Alenquer, Almerim, Aveiro, Belterra, Curuá, Faro, Itaituba, Jacareacanga, Juruti, Mojuí dos Campos, Monte Alegre, Novo Progresso, Óbidos, Oriximiná, Placas, Prainha, Santarém, Terra Santa e Trairão.

4.2.9 Análise sintética das FPICs

A pesquisa sobre as FPICs na RMS evidencia a presença simultânea de interesses comuns e particulares. O planejamento tem sido realizado de modo fragmentado (apenas na escala municipal), porém, grande parte dos gestores reconhece a necessidade de integração, sobretudo, no que se refere às ações de: conversão do transporte intermunicipal de ônibus em transporte metropolitano e; destinação dos resíduos sólidos.

Essas ações se revelaram efetivamente importantes no contexto analisado e merecem tratamento adequado como FPICs de caráter metropolitano, ainda que sua expressão, em níveis absolutos, se manifeste com menos intensidade do que em outras regiões metropolitanas já consolidadas brasileiras.

A questão referente ao transporte e à mobilidade urbana foi considerada indispensável pelos gestores de todos os municípios da RMS. De fato, observa-se uma grande dependência da população de Belterra e Mojuí dos Campos no que se refere à educação e ao trabalho no núcleo metropolitano de Santarém. Essa questão se evidencia na demanda de estudantes de ensino médio, mas, sobretudo, de universitários que precisam se deslocar diariamente de Belterra para estudar em Santarém. Somada a essa demanda, há, também, o fluxo de trabalhadores que se deslocam diariamente de Mojuí dos Campos para exercer suas atividades profissionais em Santarém.

A agência reguladora estadual (ARCON) tem sido pouco presente na fiscalização, de modo que uma série de entraves vem sendo identificados na operação do sistema de transporte, constituindo um problema de interesse comum sobre o qual os municípios não têm gerência alguma. Nesse contexto, a conversão do transporte intermunicipal em transporte metropolitano, se apresenta como alternativa importante para o enfrentamento deste problema que é de natureza comum.

Do mesmo modo, o problema dos resíduos sólidos foi ressaltado em todos os municípios e reproduzido enfaticamente nas entrevistas com os gestores de meio ambiente, saneamento e planejamento. Hoje, os resíduos sólidos vêm sendo despejados no interior de cada município, em áreas isoladas, configurando lixões a céu aberto de diferentes proporções e impactos ambientais.

Nesse cenário, a seleção de uma área de destinação conjunta se configura como uma ação importante para o enfrentamento do problema, pois minimiza os impactos ambientais e reduz os custos de instalação e operação. Ressalte-se que, devido à grande diferença numérica do volume de resíduos diários produzidos nos municípios e, também, às suas diferentes disponibilidades de terras, é preciso avaliar e definir o modelo mais viável de operacionalização, identificando os instrumentos de cooperação mais propícios para a sua efetivação.

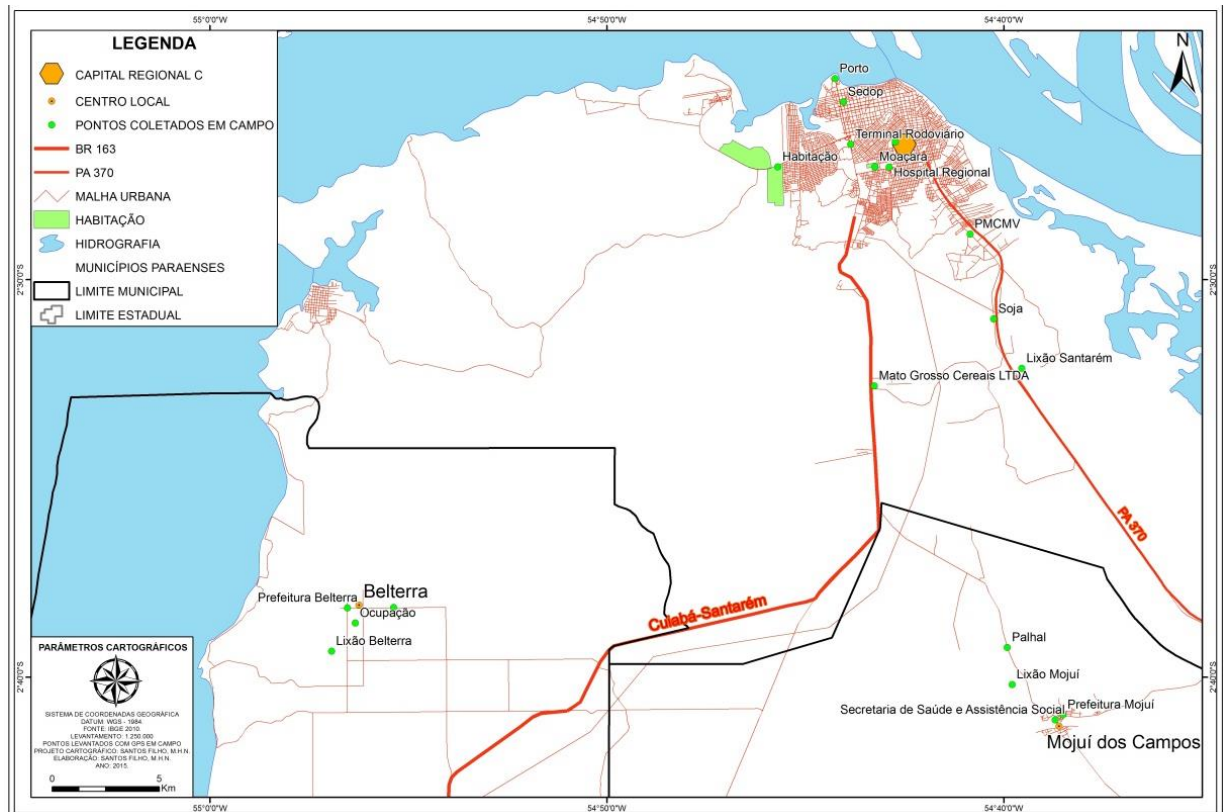
Sobre as demais FPICs analisadas na RMS observa-se que seus arranjos intermunicipais não se configuram como sendo marcados por relações diretas de interesse comum. Esses arranjos revelam muito mais a influência regional de Santarém no oeste paraense do que propriamente a existência de FPICs de caráter metropolitano. No entanto, cabe ressaltar a presença, ainda que de modo residual, de um conjunto de temas de natureza intermunicipal que precisam ser ressaltados e merecem tratamento integrado.

Dentre esses temas, destaca-se a execução das ações de regularização fundiária que tem sido dificultada em decorrência da necessidade de revisão dos limites intermunicipais. Além disso, tem ocorrido uma expansão recente de assentamentos irregulares no município Belterra, com a presença de vários ocupantes oriundos do município de Santarém, segundo informação fornecida por representantes do município de Belterra.

Dessa forma, FPICs relacionadas à habitação e, de modo mais geral, ao planejamento, se expressam como demandas tendenciais, de um futuro próximo, devido, em muito, à própria configuração territorial da RMS.

A dispersão e descontinuidade da malha urbana (Mapa 6) são fatores que aparentemente inibem e reduzem o papel e a ocorrência das FPICs de caráter metropolitano. No entanto, as presenças de distâncias físicas relativamente curtas e facilidades de acesso rodoviário entre os núcleos urbanos conferem à RMS uma complexidade particular que precisa ser considerada no âmbito do planejamento, não somente das FPICs já identificadas como, também das tendências.

Mapa 6. Malha urbana descontínua da RMS



Fonte: Autores

6. CONCLUSÃO

O resultado final do estudo de delimitação da RMS, levando em consideração as relações de interdependência socioespacial (fluxos cotidianos intermunicipais) e as demandas relacionadas às funções públicas de interesse comum de caráter metropolitano, ratifica a composição municipal da RMS com a mesma configuração espacial aprovada pela Lei Complementar Estadual nº 79, de 17 de janeiro de 2012, portanto, com a presença dos municípios de Santarém (polo), Belterra e Mojuí dos Campos.

Os estudos revelaram a presença de duas FPICs na RMS: transporte e mobilidade urbana (mais precisamente a necessidade de conversão do transporte intermunicipal de ônibus em transporte metropolitano) e; saneamento (mais precisamente a necessidade da destinação adequada dos resíduos sólidos).

Paralelamente a essas FPICs, há de ressaltar, também, a ocorrência de questões mais amplas de natureza intermunicipal que estão relacionadas à habitação

(regularização fundiária) e, de modo mais geral, ao planejamento (revisão dos limites territoriais municipais), se expressando como demandas tendenciais de articulação metropolitana.

Apesar de reconhecerem a importância e a necessidade do planejamento integrado das FPICs, grande parte dos gestores da RMS tem pensado e desenvolvido ações considerando apenas a escala municipal. Esse é um dos desafios que precisam ser enfrentado para a efetivação do planejamento, da gestão e execução metropolitanos.

Além disso, há grandes assimetrias socioeconômicas entre os municípios que compõem a RMS. A compreensão dessas diferenciações é fundamental quando se busca instituir um sistema gestor que seja compatível com o contexto espacial em questão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BME. Banco Multidimensional de Estatística, 2010.

BRASIL. Presidência da República. **Constituição Federal do Brasil**, 1988.

_____. Presidência da República. **Estatuto da Metrópole**. Lei Federal 13.089, de 12 de Janeiro de 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Vol. XIV. Rio de Janeiro, 1957.

GALVÃO, M. V. et al. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista brasileira de geografia**, Rio de Janeiro, IBGE, ano 31, n. 4, p. 53-127, out./dez. 1969.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Hucitec, 2001.

IMAZON. Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia; SPI. Social Progress Imperative. **Índice de Progresso social da Amazônia Brasileira**. Belém, PA: Imazon e SPI, 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil**: um exercício a partir dos critérios da década de setenta. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **Funções públicas de interesse comum nas metrópoles brasileiras**: transporte, saneamento básico e uso do solo. Rio de Janeiro, 2014.

OLIVEIRA, J. C. Expansão urbana e periferização de Santarém, PA, Brasil: questões para o planejamento urbano. In. **X Colóquio Internacional de Geocrítica**, Universidade de Barcelona, Barcelona, 2008.

PARÁ. Instituto de Desenvolvimento Econômico, Ambiental e Social do Pará. **Lendo o Pará**. Belém, 2014.

PARÁ. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas (SEDOP). **Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses**: notas metodológicas. Belém, 2015.

RAMOS, J. R. B. **A urbanização de Santarém e a preservação ambiental do Lago Mapiri**: um estudo de caso. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e regional). IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro, 2004.

RODRIGUES, J. C. **Produção das desigualdades socioespaciais em cidades médias amazônicas**: análise de Santarém e Marabá. (Tese) Doutorado em

Geografia. Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), Presidente Prudente, 2015.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, AGB, São Paulo, n. 54, 1977, p. 81- 99.

SOUZA, M. J. L. O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CAPÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL

Art. 50. A organização regional tem por objetivo:

- I - o planejamento regionalizado para o desenvolvimento econômico e social;
- II - a articulação, integração, desconcentração e descentralização dos diferentes níveis de governo e das entidades da administração pública direta e indireta com atuação na região;
- III - a gestão adequada dos recursos naturais e a proteção ao meio ambiente;
- IV - a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum;
- V - a redução das desigualdades regionais e sociais;
- VI - a participação da sociedade civil organizada no planejamento regional, bem como na fiscalização dos serviços e funções públicas de interesse comum, na forma da lei.

§ 1º. A organização regional será regulamentada mediante lei complementar que, dentre outras disposições, instituirá a regionalização administrativa e estabelecerá seus limites, competências e sedes.

§ 2º. O Estado poderá, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por grupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

§ 3º. Os Municípios que integrarem grupamentos previstos neste artigo, não perderão nem terão limitada sua autonomia política, financeira e administrativa.

Fonte: <http://pa.gov.br/downloads/ConstituicaodoParaateaEC48.pdf>

ANEXO 2 - Lei de criação da Região Metropolitana de Santarém

QUARTA-FEIRA, 18 DE JANEIRO DE 2012

CADERNO 1 ■ 5

Executivo

GABINETE DO GOVERNADOR

LEI Nº 7.599, DE 17 DE JANEIRO DE 2012

Autoriza o Executivo Estadual a dispor sobre diretrizes de cooperação do Estado com as Guardas Municipais e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARÁ estatui e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica autorizado o Executivo Estadual a dispor sobre diretrizes de cooperação do Estado com as Guardas Municipais, nos aspectos necessários.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO, 17 de janeiro de 2012.

SIMÃO JATENE

Governador do Estado

LEI COMPLEMENTAR Nº 079, DE 17 DE JANEIRO DE 2012

Cria a Região Metropolitana de Santarém com base no § 2º do art. 50 da Constituição Estadual e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARÁ estatui e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Fica criada a Região Metropolitana de Santarém composta pelos Municípios de Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra.

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO, 17 de janeiro de 2012.

SIMÃO JATENE

Governador do Estado

RESOLUÇÃO Nº 005/2012 – CDE, 03 DE JANEIRO DE 2012. NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 331095

Altera a Resolução nº 007/2010-CDE, quanto à nomenclatura do programa CREDCIDADÃO, que passa a ser denominado CREDCIDADÃO.

O Conselho de Desenvolvimento Econômico do Estado do Pará, no exercício de suas atribuições legais e regulamentares, Considerando o que foi deliberado na 1ª Reunião Extraordinária do CDE, realizada em 06 de dezembro de 2011;

RESOLVE:

Art. 1º O Programa CREDPARÁ passará a ser denominado Programa CREDCIDADÃO, ficando alterada a nomenclatura constante na Resolução nº 007/2010-CDE, bem como, nas demais referências formais.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial do Estado.

HELENILSON CUNHA PONTES

Presidente do Conselho de Desenvolvimento Econômico do Estado do Pará, em exercício.

SÉRGIO ROBERTO BACURY DE LIRA

Secretário Executivo do Conselho de Desenvolvimento Econômico do Estado do Pará

* Republicado por ter saído com incorreção no DOE nº 32.075 de 12/01/2012

DECRETO

O GOVERNADOR DO ESTADO EM EXERCÍCIO RESOLVE:

autorizar KLEBER TAYRONE TEIXEIRA MIRANDA, Presidente do Instituto de Assistência dos Servidores do Estado do Pará, a se ausentar de suas funções, no período de 16 de janeiro a 14 de fevereiro de 2012, em gozo de férias regulamentares, devendo responder pelo expediente do Órgão, no período de 16 de janeiro a 14 de fevereiro de 2012, LILIAN MENDES DAMASCENO, Vice-Presidente.

PALÁCIO DO GOVERNO, 16 DE JANEIRO DE 2012.

HELENILSON PONTES

Governador do Estado em exercício

* Republicado por ter saído com incorreção no D.O.E. nº 32.078, de 17 de janeiro de 2012

Casa Civil

PORTARIA Nº 125/2012-CCG DE 17 DE JANEIRO DE 2012

A CHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto nº. 2.168, de 27 de maio de 1997, e

CONSIDERANDO os termos do Ofício nº. 019/2012 – GAB/SEC/SAGRI,

RESOLVE:

autorizar HILDEGARDO DE FIGUEIREDO NUNES, Secretário de Estado de Agricultura, a viajar a Brasília-DF, no dia 17 de

janeiro de 2012, para participar de reunião, no MAPA, com o Ministro de Estado de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Sr. João Alberto Portanova Mendes Ribeiro Filho, juntamente com os Secretários de Agricultura dos Estados do Piauí e Maranhão, a fim de discutir ações de combate à febre aftosa, devendo responder pelo expediente do Órgão, na ausência do titular, ELIANA FRANÇA DOS SANTOS ZACCA, Secretária Adjunta.

REGISTRE-SE, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE
CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, 17 DE JANEIRO DE 2012.

SOFIA FEIO COSTA

Chefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 126/2012-CCG DE 17 DE JANEIRO DE 2012

A CHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto nº. 13, de 7 de fevereiro de 2011, e

CONSIDERANDO os termos do Ofício nº. 1116/2011-GAB.SEC/SEOP,

RESOLVE:

exonerar ANTENOR BORGES FILHO do cargo em comissão de Secretário de Diretoria, código GEP-DAS-011.1, com lotação na Secretaria de Estado de Obras Públicas, a contar de 1º de fevereiro de 2012.

REGISTRE-SE, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE

CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, 17 DE JANEIRO DE 2012.

SOFIA FEIO COSTA

Chefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

RESUMO DA PORTARIA Nº 005/2012-SCCG, DE 11 DE JANEIRO DE 2012.

Nome	: Raquel De Vasconcelos De Santana
Cargo	: Assessor Especial I
Nº de	: 2 - 1/2 (duas e meia)
Diárias	
Origem	: Santarém
Destino	: Belém
Objetivo	: Visando participar de reuniões referente ao PRO PAZ INTEGRADO no município de Santarém.
Período	: 08 a 10/01/2012

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 007/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011, e

RESOLVE:

Designar a servidora ALINE CARLA PINHO DA SILVA, ocupante do cargo de Assessor, para responder pela Coordenação de Recursos Humanos da Casa Civil da Governadoria do Estado, a contar de 21/07/2011.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE,

SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 008/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011, e

RESOLVE:

Designar o servidor VICENTE DE PAULA CEIRAS FERREIRA, ocupante do cargo de Assessor, para responder pela Divisão de Transportes Rodoviários da Casa Civil da Governadoria do Estado, a contar de 21/07/2011.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE,

SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 009/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011, e

RESOLVE:

Designar o servidor MARIO ALBERTO LAMEIRA, ocupante do cargo de Assessor, para responder pela Divisão de Serviços Gerais da Casa Civil da Governadoria do Estado, a contar de 21/07/2011.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE,

SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 010/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011, e

RESOLVE:

Designar a servidora NEUZA MARIA FREITAS TAVARES, ocupante do cargo de Assessor, para responder pela Coordenação Financeira da Casa Civil da Governadoria do Estado, a contar de 01/08/2011.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE, SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

RESUMO DE PORTARIA DE SUPRIMENTO DE FUNDOS

Portaria nº : 011/2012-SCCG, DE 12/01/2012
Nome do Servidor : Liege Brito Batista
Cargo : Agente

Administrativo

Matrícula : 632392/1

Valor : R\$-3.000,00 (três mil reais)

Elemento de Despesa : 33.90.30- R\$ 3.000,00

Período de Aplicação : 60 (sessenta) dias

Prestação de Contas : 15 (quinze) dias após o término

do período de aplicação

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 013/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011,

CONSIDERANDO: o processo nº 2011/341497-PG, datado de 30 de agosto de 2011.

RESOLVE:

Revogar, a contar de 02/01/2012, a portaria nº 417/2011-SCCG, de 27 de outubro de 2011, publicada no DOE nº 32.028, de 01 de novembro de 2011, que colocou o servidor JOSÉ DIVAN SANTOS DA PENHA, à disposição da Empresa de Processamento de Dados do Pará/PRODEPA.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE, SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 014/2012-SCCG, DE 12 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011.

RESOLVE:

Conceder ao servidor JOSÉ DIVAN SANTOS DA PENHA, ocupante do cargo de Auxiliar de Atividades Agropecuárias, matrícula funcional nº 19658/1, Gratificação de Tempo Integral, no percentual de 70% (setenta por cento), incidente sobre o vencimento da função, a contar de 02/01/2012.

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE, SUBCHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 12 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

PORTARIA Nº 016/2012-CCG, DE 13 DE JANEIRO DE 2012

A SUBCHEFE DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA DO ESTADO, no uso das atribuições que lhe foram delegadas pela Portaria nº 4.430/2011-CCG, de 05 de agosto de 2011

CONSIDERANDO: o memorando nº 06/2012-DAF, datado de 12 de janeiro do corrente ano.

RESOLVE:

Designar, o servidor lotado na Casa Civil da Governadoria do Estado, para fiscalizar o contrato em vigência na Casa Civil, conforme abaixo relacionado:
Nome: LUIS CARLOS DE MORAES CORRÊA LIMA – Gerente de Área

CONTRATADO	Nº DO CONTRATO	VIGÊNCIAS
Organização Social Associação Pólo Produtivo Pará	11/2011-CCG	07/07/2011 a 06/07/2012

DÉ-SE CIÊNCIA, PUBLIQUE-SE E CUMPRE-SE,

CHEFIA DA CASA CIVIL DA GOVERNADORIA, 13 de janeiro de 2012.

LUCILA DOS SANTOS SERIQUE

Subchefe da Casa Civil da Governadoria do Estado

Casa Militar

PORTARIA DE HOMOLOGAÇÃO NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 330864 HOMOLOGAÇÃO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR SIMPLIFICADO DE PORTARIA Nº 001/2011-PADS/CMG

Das averiguações Policiais Militares mandadas proceder pelo Chefe da Casa Militar da Governadoria do Estado, por intermédio do MAJ QOPM RG 21105 MOISÉS DE JESUS HEIDTMANN DIAS



Documento assinado digitalmente com certificado digital emitido sob a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, instituída através de medida provisória nº. 2.200-2. Autoridade Certificadora emissora: AC Imprensa Oficial SP.

Fonte: <http://ediario.ioepa.com.br/ver-pdf/1027/#/p:5/e:1027?find=Região Metropolitana de Santarém>

ANEXO 3 –

Projeto de Lei para a criação da Região Metropolitana de Santarém



A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARÁ estatui e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Fica criada a Região Metropolitana de Santarém composta pelos municípios de Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra.

Art 2º A criação da região Metropolitana de Santarém tem por finalidade a integração de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum dos municípios que a integram, em conformidade com o disposto no § 2 do Art. 50 da Constituição Estadual.

Art. 3º Fica criado o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Santarém, de caráter normativo e deliberativo, assim constituído.

- I. Represente do Estado
- II. Representante da Assembleia Legislativa do Pará
- III. Representante dos municípios integrantes
- IV. Presidente das Câmaras Municipais dos municípios integrantes

§ 1º As normas regulamentadoras e competências do Conselho Metropolitano da Região Metropolitana de Santarém constarão em decreto, que será publicado até cinco e vinte dias da vigência desta lei.

§ 2º É assegurada a participação popular, devendo o Conselho Metropolitano estabelecer os procedimentos adequados em seu Regimento Interno.

Art. 4º Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a construir o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Santarém, vinculado à Secretaria de Estado de Integração Regional – SEIR, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes com os seguintes objetivos:

- I. financiar e investir em programas e projetos de interesse da Região Metropolitana de Santarém;

- II. contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais;
- III. contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento socioeconômico da Região Metropolitana;
- IV. contribuir com recursos técnicos e financeiros para a redução das desigualdades sociais da região Metropolitana.

Parágrafo único: Constituirão recursos do Fundo de Desenvolvimento da região Metropolitana de Santarém, dentre outros previstos em normas específicas:

- I. recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal;
- II. transferência da União, destinadas à execução de planos e programas de interesse comum entre a Região Metropolitana de Santarém e o Governo Federal;
- III. empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;
- IV. retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do Estado e dos Municípios e concessionárias de serviços públicos;
- V. doações de pessoas físicas ou jurídicas públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais;
- VI. outros recursos eventuais.

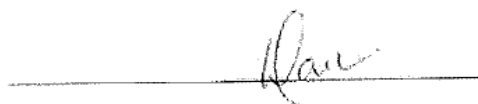
Art. 5º Os municípios da Região Metropolitana de Santarém que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Parágrafo único: A unificação da execução dos serviços públicos comuns efetuar-se-á quer pela concessão de serviços da entidade estadual, quer pela constituição da empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outro processo que também através de convênio, venham ser estabelecidos.

Art. 6º Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a abrir créditos especiais para atender as despesas decorrentes da aplicação desta lei complementar.

Art. 7º Conselho Metropolitano da Região Metropolitana de Santarém disporá de seu regimento interno.

Art. 8º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



Palácio do Governo,

Deputado Carlos Martins
Partido dos Trabalhadores – PT



Estado do Pará
Assembleia Legislativa
Gabinete do Deputado CARLOS MARTINS - PT

O presente Projeto de Lei Complementar visa criar a Região Metropolitana de Santarém, com base no § 2º do art. 50 da Constituição Estadual, que assim dispõe:

“Art. 50...

§ 2º. O Estado poderá, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por grupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

§ 3º Os Municípios que integrarem grupamentos previstos neste artigo, não perderão nem terão limitada sua autonomia política, financeira e administrativa.

Idêntica determinação consta no § 3º do artigo 25 da Constituição Federal.

Com efeito, a criação de uma região metropolitana possui o objeto principal de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum entre os municípios que a compõe, necessitando que os mesmos sejam limítrofes entre si.

No Brasil, há mais de trinta regiões metropolitanas: de Maceió, Agreste, Salvador, Cariri, São Luiz, Recife, Natal, Aracajú; São Paulo, Rio de Janeiro e Londrina. Na Região Norte, há, ainda, a Região Metropolitana de Manaus e Macapá.

No Pará, contamos com a Região Metropolitana de Belém, instituída pela Lei Complementar nº 27/1995.

Há questões políticas, sociais e estruturas que não podem ser enfrentadas apenas por um município, considerando a proximidade física e de outras identidades, como a cultural e educacional, existentes entre municípios. Portanto, os problemas a serem enfrentados saem da seara de apenas um município e ganham dimensão metropolitana.



Estado do Pará
Assembléia Legislativa
Gabinete do Deputado CARLOS MARTINS - PT

No sítio do Governo do Estado de São Paulo consta, de forma resumida, um histórico sobre as regiões metropolitanas do Brasil:

Durante o período do regime militar, surgiu a primeira tentativa de organização das regiões metropolitanas. A Constituição Federal de 1967, em seu art. 157, § 10, dispôs claramente sobre o assunto: "A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum". Essa redação foi mantida pelo art. 164 da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1989. Mas, foi somente em 1973 que as regiões metropolitanas começaram a ser formalmente instituídas, através das leis complementares federais. A primeira foi a Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi criada pela Lei Complementar Federal nº 20, de 1º de julho de 1974, após a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. Em 3 de novembro de 1975, a Lei Complementar Federal nº 27 altera a redação do artigo 2º da Lei Complementar Federal nº 14.

Tais leis estabeleceram que, em cada região, haveria um conselho deliberativo e um conselho consultivo. O modelo era regido, como se as regiões metropolitanas de Belém e São Paulo tivessem as mesmas peculiaridades e comportassem a mesma estrutura estabelecida no texto federal. A legislação também dispunha que os municípios que participassem do planejamento integrado e dos serviços comuns teriam preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamento, bem como de garantias de empréstimo.

A Constituição Federal de 1988 transferiu aos Estados a prerrogativa de criação de novas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, através de leis complementares.

Hoje, são 40 aglomerações urbanas brasileiras (região metropolitana, região integrada de desenvolvimento, colar metropolitano, área de expansão metropolitana e núcleo metropolitano). Do total existem duas no Centro-Oeste, dez no Nordeste, nove no Sudeste e 16 no Sul do país. Estas regiões envolvem 482 municípios, uma área de 366 milhões de km² e, no ano de 2004, possuíam uma população de 106 milhões de habitantes, cerca de 58% da população brasileira¹⁶.

A intenção deste projeto é criar uma Região Metropolitana de Santarém a ser composta pelos municípios de Santarém, Mojuí os Campos e Belterra.

Santarém está localizada a 1.348 km de distância da capital do Estado do Pará, a 2º 24' 52" de latitude sul e 54º 42' 36" de longitude oeste, na região do oeste paraense, na

¹⁶ Disponível em: <<http://www.stm.sp.gov.br/index.php>>

mesorregião do Baixo Amazonas, na microrregião de Santarém e localiza-se a margem direita do rio Tapajós, na sua confluência com o rio Amazonas.

Santarém é o centro polarizador da região Oeste do Pará e possui área de 22.358 km². Por oferecer melhor infraestrutura econômica e social (escolas, hospitais, estradas, portos, aeroportos, comunicações, indústria e comércio etc.), ter um vetor de serviços mais desenvolvido e sua localização estratégica privilegiada, que permite a utilização dos três principais meios de transporte (o hidroviário, o rodoviário e o aeroviário). Santarém é o município que realiza mais intensamente o transporte de mercadorias e pessoas, canalizando, portanto, a maior parte do fluxo de bens e serviços e recursos financeiros dessa região¹⁷. Santarém possui população estimada em 276 mil habitantes e limita-se ao Sudoeste com o município de Belterra, sendo, portanto, uma cidade polo de grande importância.

Por sua vez, o município de Belterra localiza-se a uma distância de 1.424 km (via fluvial) de Belém do Pará, possuindo as seguintes coordenadas geográficas 02° 38' 09" de latitude sul e 54° 56' 13" de longitude oeste de Greenwich, na mesorregião do Baixo Amazonas seus limites situam-se nos arredores do município de Santarém. Possui área de 4.398,346 km² e população estimada de 13 mil habitantes.

Mojú dos Campos está situado no vale do Rio Mojú, distante 36 km da sede do município de Santarém, possuindo como acesso a Rodovia Federal BR-163 e a Rodovia Estadual PA - 431. Foi criado pela Lei Estadual N° 6.268, de 27 de dezembro de 1999. Contudo, as eleições para os cargos de prefeito e vice-prefeito e dos nove vereadores somente ocorrerão no dia 28 de março de 2010 de acordo com a Resolução N° 4.767/209.

Trata-se de um projeto de grande importância para o desenvolvimento dos três municípios, principalmente de Mojú dos Campos e de Belterra tendo em vista suas recentes criações. Mojú dos Campos certamente precisará de um maior apoio administrativo da própria prefeitura de Santarém.

Ressalte-se que a instituição de uma região Metropolitana em Santarém é de interesse é de interesse das prefeituras municipais envolvidas, notadamente da Prefeita do município polo da região, Maria do Carmo Martins Lima, a qual, inclusive, já manifestou sua opinião favorável em várias oportunidades, ressaltando os aspectos positivos da criação da região Metropolitana de Santarém. O apoio dos gestores municipais é de fundamental importância para a execução do objeto desta proposição.

Portanto, Senhores(as) Deputados(as), o presente projeto objetiva, em última análise, promover o desenvolvimento regional, especialmente envolvendo os municípios citados, levando o progresso às pessoas destas cidades, valorizando as suas cidadanias e a dignidade, a serem alcançadas por uma atuação comum dos gestores municipais e estaduais. E por isso, espero contar com o apoio de todos meus pares desta Casa.

Belém, 04 de fevereiro de 2010.

¹⁷ Disponível em: <www.santarem.pa.gov.br>

ANEXO 4 – Histórico de Santarém:

Contribuição da Prefeitura Municipal de Santarém

Santarém foi fundada pelo Padre João Bettendorf, em 22 de junho de 1661. A princípio teve a denominação de aldeia do Tapajós e foi elevada à categoria de vila em março de 1758, por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, o então governador de Província do Grão Pará, recebendo o nome de Santarém. Em 24 de outubro de 1848 foi elevada à categoria de cidade, em consequência de seu notável desenvolvimento.

A elevação à categoria de município aconteceu em 22 de junho de 1661, o que faz de Santarém uma cidade hoje com 352 anos de história.

Situada no Estado do Pará, na microrregião dos rios Amazonas e Tapajós, está distante de Belém, a capital, 1.369 km (807 em linha reta) e ocupa uma área de 17,8 mil km², com população de 292,520 habitantes (IBGE, 2016). Para Manaus, esta distância cai para 722 km em linha reta.

Embora seja uma das cidades mais importantes do interior da Amazônia ainda possui estrutura razoável. Tem porto de intenso movimento, capaz de abrigar navios de grandes calados, com operações internacionais (importação e exploração) que está ligado à rodovia Santarém/Cuiabá. Possui linhas domésticas regulares para todo Brasil, principalmente para Belém, Macapá e Manaus, com mais de 18 voos diários.

A ligação da cidade com a rodovia Transamazônica através da BR 163 (Santarém/Cuiabá) tem contribuído significativamente para o desenvolvimento local e regional com constantes visitas de empresários de todo Brasil, levando-se em conta principalmente o comércio exterior com redução de custos significativo, dos atuais US\$ 147 para US\$ 59 por tonelada transportada aos principais centros consumidores do mundo.

A madeira, embora com declínio nas exportações em tora, ainda tem significativa importância para economia, hoje com produtos beneficiados em sua pauta de exportação, totalizando 13,58% do mercado externo.

Com a recente inclusão da região como área livre de febre aftosa, a região também começa a exportar carne bovina em corte, já ultrapassando 3,5% das exportações brutas. Nos últimos seis meses, o município teve mais de seis consultas de empresários interessados em investir no segmento.

Do ponto de vista econômico, alguns dados sobre o município são relevantes destacar: o município centraliza a economia dos 26 municípios da região oeste do Estado do Pará, totalizando uma área de 722,3 km² e uma população de 1,4 milhão de habitantes.

ANEXO 5 - Atuação Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) na FPIC Meio Ambiente, na RMS: Contribuição da SEMAS.

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e sustentabilidade prevê para a região como ação de planejamento de forma integrada, a Fiscalização Ambiental nos municípios de Santarém e Belterra permitindo assim, o compartilhamento de informações ambientais, economicidade de recursos financeiros e humanos e principalmente ações compartilhadas. Esta ação prevista aguarda a formalização de termos para o repasse de recursos e materiais.

Ainda na questão de planejamento, a Secretaria aponta seis ações necessárias de planejamento para integração dos municípios que compõe a RMS. Na ótica do desenvolvimento sustentado metropolitano, ver a necessidade da elaboração de Planos de Desenvolvimento Sustentados Regionais, alinhados com outros instrumentos de planejamento setoriais de outras esferas governamentais (federal e municipal), na perspectiva de convergência dessas políticas. Aponta como dificuldade, a falta de clareza na definição das metas e passíveis de monitoramento.

Além dos planos, mencionou os Resíduos Sólidos, na questão do tratamento e destino final, utilizando o consócio como instrumento de cooperação. O benefício dessa ação integrada com os municípios que compõe a RMS é do menor custo ambiental e financeiro e menciona como dificuldade a inexistência de um plano de gestão integrado e a ausência de órgão gestor de resíduos sólidos metropolitanos.

Outra ação necessária de planejamento para os municípios da região metropolitana é a de Zoneamento Ecológico-Econômico, por meio dos Planos Diretores Municipais, na perspectiva de orientar as ações dos poderes públicos municipais na compatibilização dos interesses coletivos e garantir, de forma mais justa, os benefícios, sanando assim, visões políticas diferenciadas instituídas nos Planos Diretores Municipais.

Na questão dos Recursos hídricos/bacia hidrográfica, a Secretaria cita a necessidade de uma Gestão integrada dos recursos, por meio dos Comitês de Bacias Hidrográficas. Esta ação de planejamento tem intuito de promover à sustentabilidade da gestão das águas, na visão de universalizar o acesso à água em qualidade e quantidade para os diferentes usos e conservação a qualidade dos recursos hídricos urbanos. Além disso, criar a Agência Metropolitana de Águas.

E finalizando as ações de planejamento, a Secretaria sugeriu a criação do Sistema de informações geoambientais para políticas públicas ambientais convergentes, como forma de elevar o nível estrutural dos órgãos gestores municipal.

No que se refere à Gestão compartilhada com os municípios da RM, a secretaria mencionou que desenvolve três ações de funções públicas de interesse comum de Meio Ambiente.

A primeira citada foi a do Programa Municípios Verdes – PMV com a descentralização da Gestão Ambiental e Fortalecimento Institucional dos órgãos de gestão municipal por meio de consócio. O programa visa à implementação efetiva do sistema Nacional de Meio Ambiente e aponta como dificuldade a formalização de termos para repasse de recursos e materiais.

Outra ação de gestão compartilhada citada pela secretaria foi a de Instrumentos e Ações de ordenamento do território e de gestão ambiental. Por meio de consócio, permite o cadastramento ambiental rural - CAR que se constitui em base de dados estratégica para o controle, monitoramento e combate ao desmatamento e ainda, o planejamento ambiental e econômico dos imóveis rurais. Esta ação além do cadastramento e planejamento garante o desenvolvimento sustentável. Como entrave a secretaria avalia a baixa capacidade institucional dos órgãos dos municípios para implementação das políticas públicas.

A secretaria finaliza com a gestão da ação de incentivo fiscal, denominada ICMS Verde que tem alcance os municípios da RMS com áreas de unidade de conservação em seu território, CAR e redução do desmatamento. Este incentivo é garantido por meio de consócio e da Lei Estadual nº 7.638, tendo como vantagem a unificação de índices de padrão e qualidade ambiental mais elevado proporcionando incentivos fiscais de maiores valores, por outro lado, tem dificuldade devido aos diferentes estágios de preservação ambiental dos municípios que integram a RM.

Em se tratando de execução, a única ação compartilhada entre os municípios da RMS realizada pela secretaria é a de Fiscalização Ambiental. Esta ação resulta no compartilhamento de informações ambientais, economicidade de recursos financeiros e humanos e de ações coordenadas, muito embora, esteja faltando à formalização de termos para repasse de recursos e materiais. Dessa forma, a secretaria vê a necessidade de executar em conjunto outras ações. Coloca a necessidade da ação de Comando e Controle por meio de convênio e coordenada entre os órgãos nas três esferas de governo, com objetivo de estabelecer critérios uniformes para o uso dos recursos naturais para o aumento do capital político do gestor. Também sugere, a implementação de rede única de Monitoramento Ambiental, utilizando da mesma forma o consócio, capaz de definir padrões unificados de qualidade ambiental para RM e menor investimento na aquisição de equipamento.

A secretaria também aponta outra ação de interesse comum dos municípios que integram a RMS que deveria ser desenvolvida, a de Planejamento Ambiental da Região Metropolitana. Sugeriu para esta ação a participação de vários setores da sociedade, na elaboração de projetos de base comuns aos municípios da RM, desenvolvendo metodologias que sistematize os vários interesses, bem como, administre os conflitos certamente existirão.

Em relação aos serviços desenvolvidos conjuntamente com outros municípios, a Secretaria de Meio Ambiente, muito embora, não desenvolva nenhum serviço compartilhado com os municípios da RMB, mas assinala a necessidade de desenvolver ações de monitoramento nos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos. De acordo com a secretaria, se faz necessário o serviço de Monitoramento da Cobertura Florestal do Território, como ação de repressão ao agravo ambiental mais imediato, por estar mais próximo do problema, utilizando o consócio como meio de cooperação. Ver como dificuldade, para o desenvolvimento desse serviço, a ausência de estrutura física, pessoal e de equipamentos. Outro serviço necessário, segundo a secretaria, é o Monitoramento da Qualidade Ambiental, que tem como vantagem na integração, a redução do custo da execução de programas e a mesma desvantagem mencionada anteriormente.

E por fim, a Secretaria de Meio Ambiente aponta ações ou projetos na questão da preservação ou de controle a serem realizadas de forma compartilhada, descrita no Quadro 4.

Quadro 4. Ação ou projetos necessários que devem ser compartilhados

Ações / Projeto	Municípios	Descrição Ação / Projeto
Serviço de Gestão das Águas (abastecimento público, industrial e outros usos)	Estado com todos os Municípios da RM	Estabelecimento de um Comitê Gestor de Águas da RM para cobrança e aplicação dos Recursos em projetos de Saneamento Básico
Serviços de Coleta, Tratamento e Destino Final de Esgoto Domiciliar e Resíduos Sólidos	Todos os Municípios da RM	Criação de um consórcio de municípios destinado a promover a gestão de esgoto e resíduos sólidos de todos os municípios que compõem a RM
Monitoramento da qualidade do AR na RM	Todos os Municípios da RM + Estado + União	Implantação e gerenciamento de uma rede de medição da qualidade do Ar proveniente de fontes fixas e móveis nos municípios da RM

ANEXO 6 - Atuação da Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará (CPH) na RMS, na FPIC Transporte conforme entrevista com técnicos da CPH

O trabalho da CPH na criação de infraestrutura é entendido como ponto de apoio às diversas outras atividades, possibilitando o movimento da economia, do turismo, da saúde (no deslocamento), da educação e da comercialização de produtos.

A obra de infraestrutura portuária é importante do ponto de vista do apoio logístico e da criação de redes. Na Região do Baixo Amazonas, onde há projetos previstos de obras a serem executadas, existe um município polo que é Santarém. A criação da infraestrutura em Santarém, por si só, não resolve o questão da mobilidade da região, porque os outros municípios precisam chegar até esta infraestrutura. Não existe a conversa entre os municípios para definir como isso será feito, mas para a infraestrutura funcionar é preciso ter a origem e o destino estruturados.

IP4 (Infraestrutura de Portos 4) para RMS. Existe demanda de Santarém. Mojuí e Belterra. Como já tem ligação terrestre com Santarém e não existe dependência do modal hidroviário, não há projeto de portos voltado para esses municípios. São 7 (sete) os terminais hidroviários que serão construídos na Região do Baixo Amazonas. Desses 2 (dois) serão localizados em Santarém, 1 na sede de Santarém e outro em Santana do Tapará, uma localidade que já tem um volume de transporte de pessoas e de cargas muito grande. Essa localidade vai se ligar com a PA-254/255 que é uma obra da SETRAN que liga os municípios da Calha Norte. Tal infraestrutura de apoio logístico, “é uma necessidade enorme!” para abastecer os municípios da Calha Norte e escoar a sua produção para Santarém.

Em todos os municípios antes de fazer os projetos é feito um diagnóstico que considera aspectos sociais e econômicos da área portuária.

ANEXO 7 - Atuação da Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA), na RMS, na FPIC Transporte: Contribuição da ARCON-PA

A Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará – ARCON a respeito do Transporte e Mobilidade Metropolitana apresentou quatro ações integradas de planejamento previstas, envolvendo os municípios da RMS: o Plano Diretor de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado do Pará integrados com os municípios Santarém, Belterra, Mojuí dos Campos e demais municípios paraenses; o Plano Municipal de Mobilidade Urbana com os municípios da RMS; a Política de Transporte e Mobilidade Urbana no âmbito metropolitano; e, a Política Municipal de Mobilidade Urbana, integrada com os municípios Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos.

Para a ARCON, essas ações, além da integração e da articulação, significam a construção de um novo ambiente de cooperação interfederativa metropolitana, assim como representam, também, possibilidade de otimização de recursos, obtenção de ganhos de escala para os municípios de menor porte e ampliação das opções de financiamento (PPP's, locação de ativos, etc.).

Do mesmo modo que a ARCOM vê vantagens na integração, pontua as dificuldades para a mesma. Ressalta a falta de definição e implantação do modelo jurídico-institucional de cooperação interfederativa, as tendências neolocalistas, resultando na rejeição de articulação e de solidariedade supralocais e a prevalência de interesses políticos na gestão pública, em detrimento do interesse público.

Quanto à gestão compartilhada, a Agência viabiliza ação integrada mediante a realização de Convênios de Cooperação de Delegação da Atividade de Fiscalização dos serviços de transporte rodoviário e hidroviário intermunicipal de passageiros entre a entidade reguladora estadual (ARCON-PA) e os municípios. Esta ação é integrada com o município de Santarém por meio de convênio e tem como vantagem a ampliação das ações de fiscalização da prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, como também, a ampliação da estrutura de fiscalização do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e ganhos de escala.

Em se tratando de execução compartilhada, a ARCON juntamente com os municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos, desenvolve a ação de Regulação e Fiscalização a prestação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, tendo a uniformidade da regulação e da fiscalização, e ainda, a otimização dos recursos técnicos e operacionais.

Outra ação compartilhada realizada pela ARCON é de Homologação de Terminais e/ou de pontos de parada do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. A ação é integrada com os municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos e tem como

vantagem a participação dos municípios na definição da infraestrutura de apoio do transporte intermunicipal de passageiros. Como problema, a ARCON vê a falta de padronização da infraestrutura de apoio do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

A ARCON aponta também, a necessidade de uma ação integrada, com intuito de definir a circulação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros na área urbana, no caso do acesso aos Terminais Rodoviários. De acordo com a Agência, esta é uma ação de implantação, de sinalização e de regulamentação com os municípios Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos, trazendo para esses municípios a otimização do itinerário e fiscalização mais eficiente, contrapondo a falta de municipalização das rodovias federais nas áreas urbanas.

ANEXO 8 - Atuação da Secretaria de Estado de Transporte (SETRAN) na RMS, na FPIC Transporte conforme entrevista com técnicos da SETRAN

A responsabilidade da SETRAN é sobre as rodovias estaduais que passam em núcleos urbanos. Na RMS essas rodovias são: a PA-370, conhecida como Rodovia Santarém–Curuá Una, que tem previsão de pavimentação até Uruará; a PA-431, que conecta a Sede municipal de Santarém até Mojuí dos Campos; 29 km da PA-457 de Santarém até Alter do Chão; 13 km da PA-443 de Santarém até Belterra; 36 km da PA-433 de Mojuí dos Campos até Jaboti; e 30 km da PA-445 de Mojuí dos Campos até Igarapé das Pedras.

A SETRAN executa manutenção de rodovias estaduais que atravessam trechos urbanos conjuntamente com os municípios das Regiões Metropolitanas.

ANEXO 9 - Contribuição da Prefeitura Municipal de Santarém sobre a FPIC Transporte

A logística do escoamento da produção local e regional até Santarém é feita, sobretudo, por traslado em caminhões, ônibus e outros meios de transportes rodoviários, através das seguintes rodovias principais: BR 316 (Santarém/Cuiabá); BR-230 (Transamazônica), PA-370 (Santarém/Curuá-Una); e PA-427.

No transporte fluvial, são utilizadas embarcações regionais em fluxos de cargas e passageiros, com ambientes especializados.

O transporte rodo-fluvial utiliza caminhões no trecho rodoviário, caminhões sobre balsas autopropulsoras ou empurrada por rebocadores, nos trechos onde há a necessidade de travessias de rios e/ou igarapés.

O quadro a seguir apresenta as vias de acesso rodoviário, fluvial, rodofluvial e aérea que têm como destino o município de Santarém.

Quadro 1. Vias de acesso ao município de Santarém.

N	ORIGEM	DESTINO	VIAS DE ACESSO			
			RODOVIÁRIO	FLUVIAL	RODO-FLUVIAL	AÉREO
1	Santarém	SANTARÉM	BR-163 e PA-370	Rio Tapejós/Rio Amazonas		
2	Belterra		BR-163	Rio Tapejós		
3	Mojui dos Campos		BR-163 e PA-370			
4	Rurópolis		BR-163			Avião fretado
5	Placas		BR-163			
6	Uruará		BR-163/Transamazônica			
7	Medicilândia		BR-163/Transamazônica			
8	Almeirim			Rio Amazonas		Linhas regulares
9	Praia			Rio Amazonas		Avião fretado
10	Monte Alegre			Rio Amazonas	PA-254/Rio Amazonas	Avião fretado
11	Alenquer		PA-427	Rio Amazonas		Avião fretado
12	Óbidos		PA-427	Rio Amazonas		Avião fretado
13	Oriximiná			Rio Trombetas/Rio Amazonas		Linhas regulares
14	Curuá		PA-427	Rio Amazonas		
15	Junuí		Translago	Rio Amazonas		Linhas regulares
16	Terra Santa			Rio Amazonas		
17	Aviário			Rio Tapejós		Avião fretado
18	Faro			Rio Tapejós		
19	Itaituba		BR-163/Transamazônica	Rio Tapejós		Linhas regulares
20	Trairão		BR-163/Transamazônica			Avião fretado
21	Jacareacanga		BR-163/Transamazônica			Linhas regulares
22	Novo Progresso		BR-163			Linhas regulares

ANEXO 10 - Atuação da Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB-PA) na RMS, na FPIC Habitação, conforme entrevista com técnicos da COHAB-PA

Segundo os técnicos da COHAB-PA, embora a integração dos tecidos urbanos dos municípios da RMS não apresentarem tendência de aproximação em período próximo, nem em médio prazo, os deslocamentos intermunicipais, por si só, já induzem à necessidade de planejamento integrado, não apenas no setor habitacional, mas, também, no que se refere ao planejamento territorial em sentido amplo.

Além das ações de regularização fundiária urbana, apontadas no relatório pelos gestores locais, entendem que é importante, também, a adoção de estratégias integradas, e previamente estabelecidas, para o tratamento de ocupações irregulares já consolidadas ou recentes, de modo a evitar o agravamento do surgimento de assentamentos precários, que acentuam as demandas habitacionais e de infraestrutura urbana na área.

Foram mencionadas, ainda, na entrevista, as necessidades de superação de dificuldades relacionadas à capacidade administrativa das prefeituras no setor e de investimento em instrumentos da política habitacional, conforme exigidos pelo Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (Lei 11.124/2005), ou seja, no fundo, no conselho e no plano habitacional. Apenas o município de Belterra já instituiu os três instrumentos exigidos pelo SNHIS, tendo seu fundo habitacional criado e o plano habitacional elaborado e aprovado pelo conselho gestor do fundo habitacional. O município de Santarém criou o fundo e iniciou a elaboração do plano habitacional, mas ainda não cumpriu as etapas exigidas para sua conclusão. Mojuí dos Campos, por sua vez, ainda não dispõe de nenhum dos instrumentos exigidos pelo SNHIS.

A prioridade na destinação de recursos de programas habitacionais federais para municípios integrantes de região metropolitana, bem como a maior disponibilidade de programas habitacionais e recursos para municípios com população acima de 50 mil habitantes pode explicar as disparidades existentes na quantidade total de habitações contratadas entre Santarém, de um lado e Belterra e Mojuí dos Campos, de outro lado.

Na perspectiva de integração metropolitana, é importante definir diretrizes gerais da política habitacional para a região, do ponto de vista territorial, bem como os critérios sociais de atendimento à população. A adoção de um cadastro integrado, no âmbito metropolitano, de candidatos ao atendimento habitacional, subsidiaria a seleção de futuros beneficiários de programas e empreendimentos habitacionais, evitando, assim, a concessão de benefícios cumulativos em mais de um município da região, dentre outros problemas gerados pela ausência de controle desses atendimentos.

ANEXO 11 - Atuação da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) na RMS, na FPIC Meio Ambiente: Informações prestadas pelos técnicos da SEMAS

Sobre a FPIC Saneamento, a SEMAS previu duas ações integradas com os municípios da RMS.

A primeira relacionada à adequação e adaptação do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Estado do Pará – PERGIS, realizada no âmbito do Plano Estadual de Resíduos Sólidos. Essa ação, ressalte-se, foi prevista para todos os municípios das 12 regiões estaduais de integração, por meio de convênio do Governo do Estado com MMA/Secretaria de Recursos Hídricos, e proporciona a formulação de diretrizes gerais de gestão para os 144 municípios do Estado, além de orientar a elaboração dos planos de resíduos sólidos microrregionais, metropolitanos ou de aglomerados urbanos. Com esta ação, a SEMAS procura sanar o problema de desarticulação existente entre os níveis de gestão e operacional do plano, bem como, superar a visão segmentada e corporativa dos órgãos envolvidos na gestão.

A segunda ação prevista é a de implementação do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Estado do Pará em todos os municípios das 12 regiões de integração, o que se pretende fazer por meio de convênios.

Atualmente a SEMAS não desenvolve nenhuma ação de gestão de forma integrada com os municípios da RMS. No entanto, reconhece a necessidade do compartilhamento e de integração na gestão de ações de Saneamento Ambiental, principalmente no que diz respeito à coleta seletiva e à comercialização de resíduos recicláveis, pois o crescimento da quantidade coletada aumentaria a viabilidade econômica dessa ação, que poderia ocorrer entre os municípios metropolitanos quando a distância entre eles não se tornasse o fator limitante.

Em se tratando de execução integrada com os municípios da RMS, dentro da FPIC Saneamento, a Secretaria desenvolve a ação de Emissão de Parecer Prévio nos processos de licenciamento de projetos de resíduos sólidos e de drenagem, públicos ou privados, de acordo com a Resolução COEMA nº 120, e por meio do Sistema de Licenciamento de meio ambiente integrado – SINLAM municipal. Para isso, utiliza como instrumento de cooperação o convênio, firmado com os municípios da RMS. Tal ação proporciona, como vantagem, o fortalecimento institucional dos órgãos municipais de gestão ambiental, mas enfrenta dificuldades decorrentes da baixa capacidade em termos de pessoal qualificado e de equipamentos e da estrutura organizacional municipal inexistente ou pequena.

Outras ações de saneamento devem ser desenvolvidas conjuntamente pelo Estado e Municípios, como a formalização dos instrumentos legais e normativos que contenham a definição das responsabilidades dos diversos órgãos estaduais e municipais diretamente envolvidos na gestão dos resíduos sólidos. Com isso, seria mais fácil alcançar as metas estabelecidas, respeitando os instrumentos legais que estabelecem prazos limitados para implementação pelo Estado e pelos municípios, notadamente a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº. 12.305) e a Política Nacional de Saneamento (Lei nº. 11.445). Entretanto, a fragilidade e o tamanho da estrutura institucional de órgãos governamentais para o trato específico da questão ainda é um entrave a ser superado.

A ser compartilhada entre Estado e os municípios da RMS figura, também, conforme sugestão da SEMAS, a construção e implementação do sistema estadual de informações sobre a gestão de resíduos sólidos, podendo, para isso, ser utilizado o convênio como instrumento de cooperação. Esta ação visa, dentre outros, a subsidiar a organização e o acompanhamento do sistema de planejamento e gestão de resíduos sólidos ao nível do Estado.

Também é necessária a ação integrada de Institucionalização da Política Estadual de Educação Ambiental com os municípios da região de integração e, naturalmente, das regiões metropolitanas, objetivando a internalização dos planos, programas e projetos, dos meios para que os indivíduos e a coletividade construam valores sociais, conhecimentos, atitudes, habilidades, interesse ativo e competência, voltados para a conservação e a preservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade. Referida ação requer decisão política para a institucionalização do Plano, além da percepção dos gestores sobre a importância da Educação Ambiental como componente essencial e permanente, devendo estar presente de forma articulada, integrada e participativa em todos os níveis e modalidades do processo educativo, em caráter formal e não formal.