UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

WILLAME DE OLIVEIRA RIBEIRO

INTERAÇÕES ESPACIAIS NA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ: PARTICULARIDADES REGIONAIS E DIFERENÇAS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL



PRESIDENTE PRUDENTE-SP

2017

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

WILLAME DE OLIVEIRA RIBEIRO

INTERAÇÕES ESPACIAIS NA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ: PARTICULARIDADES REGIONAIS E DIFERENÇAS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP - Campus de Presidente Prudente como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo

Presidente Prudente – SP
2017

FICHA CATALOGRÁFICA

Ribeiro, Willame de Oliveira.
R372i Interações espaciais na rede urbana do nordeste do Pará : particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal / Willame de Oliveira Ribeiro. - Presidente Prudente : [s.n], 2017
356 f. : il.

Orientador: Everaldo Santos Melazzo
Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Interações espaciais. 2. Rede urbana. 3. Nordeste do Pará. I. Melazzo, Everaldo Santos. II. Ribeiro, Willame de Oliveira. III. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. IV. Título.

unesp

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: **INTERAÇÕES ESPACIAIS NA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ: PARTICULARIDADES REGIONAIS E DIFERENÇAS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL**

AUTOR: WILLAME DE OLIVEIRA RIBEIRO
ORIENTADOR: EVERALDO SANTOS MELAZZO

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em GEOGRAFIA, área: PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EVERALDO SANTOS MELAZZO
Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente

Profa. Dra. MARIA ENCARNACAO BELTRAO SPOSITO
FCT / UNESP/Presidente Prudente (SP)

Prof. Dr. MARCIO JOSE CATELAN
Departamento de Planejamento Urbanismo e Ambiente / FCT/Unesp

Prof. Dr. MARCIO DOUGLAS BRITO AMARAL
Faculdade de Geografia e Cartografia / Universidade Federal do Pará

PROFESSOR DOUTOR SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JUNIOR
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos / UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARA

Presidente Prudente, 05 de maio de 2017

À memória de Juacira de Oliveira Ribeiro,
minha mãe.

Aos atores sociais que, em seus movimentos cotidianos, materializam a rede urbana do Nordeste Paraense.

A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam. E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembrança, em narrativa. Quando o visitante sentou na areia da praia e disse: “Não há mais o que ver”, saiba que não era assim. O fim de uma viagem é apenas o começo de outra. É preciso ver o que não foi visto, ver outra vez o que se viu já, ver na primavera o que se vira no verão, ver de dia o que se viu de noite, com o sol onde primeiramente a chuva caía, ver a seara verde, o fruto maduro, a pedra que mudou de lugar, a sombra que aqui não estava. É preciso voltar aos passos que foram dados, para repetir e para traçar caminhos novos ao lado deles. É preciso recomeçar a viagem. Sempre.

José Saramago

AGRADECIMENTOS

Num trabalho de mais de três anos e com a densidade de uma tese de doutorado, há sempre muitas pessoas a agradecer, pessoas que contribuíram diretamente com o trabalho ou que foram importantes suportes para que o estudo pudesse ser desenvolvido. Nesse sentido, gostaria de agradecer, primeiramente, a Deus por ter permitido que eu trilhasse o difícil caminho que marcou esse período, com todos os seus percalços, chegando à finalização dessa tese. Mas para que isso se realizasse diversas pessoas foram indispensáveis. E é a elas que gostaria de agradecer neste momento.

Agradeço imensamente ao Professor Everaldo Melazzo, meu orientador, por todos os ensinamentos proporcionados ao longo do curso de doutorado, por ter desenvolvido com maestria as atividades de orientação, contribuindo de todas as formas possíveis para o desenvolvimento desse trabalho. E, principalmente, por ser um exemplo de orientador a ser seguido, conseguindo equacionar a difícil tarefa de ser presente e participativo e ao mesmo tempo garantir a autonomia do doutorando na produção de sua tese. Por tudo isso, meu muito obrigado.

Também sou muito grato a todos os docentes do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP/Presidente Prudente que atuaram como meus professores no doutorado. São eles: Eliseu Sposito, Margarete Amorim, José Tadeu Tommaselli, Arthur Whitacker, João Osvaldo Nunes, Paulo Cesar Rocha, Rosangela Hespanhol, Antônio Nivaldo Hespanhol, Everaldo Melazzo e Nécio Turra Neto. Todos eles contribuíram enormemente não apenas à produção da tese, mas ao meu processo de doutoramento como um todo.

Agradeço também à Professora Maria Encarnação Sposito e ao Professor Márcio Catelan por todas as contribuições feitas durante o exame de qualificação e em outros momentos, na UNESP e em eventos, em que de ambos recebi indicações de grande relevância ao desenvolvimento da pesquisa.

Também contei com o importante assessoramento de alguns colegas para a produção dessa tese. Nesse sentido, foram indispensáveis as contribuições de Carlos Jorge Castro e José Queiroz Neto na elaboração das representações cartográficas, bem como a ajuda prestada por Jarvis Campos e Vitor Miyazaki, com relação ao acesso e tratamento dos dados de deslocamentos temporários por motivo de trabalho e por motivo de estudo. Meu muito obrigado a cada um deles.

Importante também registrar a participação de meus orientandos do Curso de Licenciatura em Geografia da UEPA, integrantes do Grupo de Pesquisa Territórios e Espaços do Urbano na Amazônia – TEUA, Karina Santos, Ângela Kaori, Sâmia Cruz, José Henrique e Ana Paula Neves, que muito contribuíram para deixar as atividades da pesquisa menos solitárias, seja através de discussões de textos seja por meio da realização de trabalhos de campo. E com relação a isso, cabe agradecimento especial

a Karina Santos por ter me acompanhado na maior parte dos trabalhos de campo e prestado ajuda decisiva na realização das entrevistas.

Agradeço também a todos àqueles que concederam entrevistas ou que facilitaram a sua realização, como secretários municipais de Castanhal, Capanema e Bragança, os representantes das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense e suas respectivas assessorias. Em todos os casos fui sempre muito bem recebido e me foram fornecidas informações essenciais à pesquisa.

Grato também sou àqueles que estiveram diretamente envolvidos na gestão do DINTER ou do próprio Programa de Pós-Graduação (Antônio Cezar Leal, João Osvaldo Nunes e Rosangela Hespanhol) por toda a paciência e cuidados dispensados aos discentes do DINTER.

Ainda nesse campo da gestão, faço um agradecimento especial ao Professor Carlos Bordalo, coordenador local do DINTER, que apesar de ter suas atribuições relacionados aos alunos do doutorado vinculados à UFPA, sempre foi disponível e incansável na busca de ajudar, no que fosse preciso, os alunos atrelados à UEPA. Meu muito obrigado.

Por todos os momentos de convivência, trocas de experiências e ajuda mútua, também sou muito grato aos alunos do DINTER, Adolfo Neto, José Queiroz Neto, Rogério Marinho, Ivana Silva, Antônio de Pádua, Lea Costa, Mauro Emílio Silva e Benedito Valente. E um agradecimento especial a Hugo Serra e a Emerson Vale, pelo convívio mais próximo, pelo fortalecimento de nossa amizade e por estarem sempre disponíveis nos momentos mais difíceis por mim vivenciados ao longo do doutorado. Serei eternamente grato.

Também gostaria de registrar a importância de algumas instituições para a realização dessa tese e para o meu acesso ao doutoramento: a CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior foi fundamental, por possibilitar a realização do DINTER – Doutorado Interinstitucional, demonstrando a indispensabilidade de seu fortalecimento como forma de garantir a continuidade de programas como este; a UFPA – Universidade Federal do Pará por ter concretizado o DINTER e fornecido condições para o curso; a UEPA – Universidade do Estado do Pará, com a qual possuo vínculo enquanto docente, por ter dado todas as condições necessárias para a realização do curso, ofertando bolsa, licença parcial e outras providências indispensáveis ao bom desenvolvimento da pesquisa; e a UNESP – Universidade Estadual Paulista/Campus Presidente Prudente pela oferta do curso de excelente qualidade e por ter recebido e tratado sempre tão bem os discentes do DINTER.

Um trabalho longo como esse também gera implicações sobre a família, por mais que as positivas sejam imensamente maiores, existe o problema da distância e da impossibilidade de dar a atenção necessária. Nesse sentido, agradeço a minha família pela paciência. À minha sogra Natália, por todo o suporte que sempre deu. Ao meu

pai por sempre entender a distância e o pouco tempo que passamos juntos. E principalmente à minha filha Letícia por suportar, mesmo que impacientemente, as horas que passo em frente ao computador.

Por fim, gostaria de fazer um agradecimento especial à minha esposa Larissa Ribeiro, que foi minha companheira inseparável em todos os momentos de realização dessa pesquisa, me acompanhando no estágio de doutorado em Presidente Prudente, na realização dos trabalhos de campo, quando, por limitação de saúde, necessitava de companhia. Por também estar ao meu lado nos dramáticos momentos vivenciados em 2016 ou simplesmente por aturar por mais de três anos conversas repetitivas sobre redes urbanas, interações espaciais, Nordeste Paraense etc. Tudo isso só fortaleceu o amor que existe entre nós.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará:** particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus de Presidente Prudente.

RESUMO

A Região Nordeste do Estado do Pará, dotada de forte particularidade no contexto amazônico e paraense, tem sua estruturação diretamente relacionada às cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, que desempenham importantes papeis regionais ao mesmo tempo em que apresentam razoável atrelamento ao espaço metropolitano de Belém e suas dinâmicas. A partir de tal constatação e tomando-a como objeto de trabalho, o objetivo geral dessa pesquisa consiste em analisar as interações espaciais entre Castanhal, Capanema e Bragança, entre elas e o espaço metropolitano de Belém e as lógicas de centralização em suas respectivas áreas de influência, como uma forma de reconhecer as diferenças dessas cidades e as particularidades da rede urbana. Os procedimentos metodológicos desenvolvidos na busca de alcançar os objetivos traçados perpassam pela constituição de uma fundamentação teórica, pelo levantamento e análise de documentos e dados secundários e pela realização de trabalhos de campo, com diversas intenções, entre elas, a efetuação de entrevistas. Os resultados obtidos demonstram que o Nordeste Paraense apresenta características bem particulares tanto ao contexto amazônico quanto ao do Estado do Pará, autorizando o seu reconhecimento enquanto uma região, tendo suas particularidades associadas a um conjunto diversificado de fatores socioespaciais, às características de densidade da rede urbana, às interações espaciais e às especificidades de seu processo de formação. Além disso, e como ponto de chegada da tese, assume-se que as diferenças das cidades de Bragança (considerada como cidade de porte médio de importância histórica), Capanema (considerada como cidade de porte médio de responsabilidade territorial) e Castanhal (considerada como cidade média de entorno metropolitano) são também importantes elementos em sua composição, pois sendo elas as três cidades de expressão regional desse conjunto e cujas articulações das áreas de influência constituem a totalidade da região, as suas particularidades acabam tendo reflexo em escala regional ao passo que também são frutos dessa. Os próprios embaraços constituídos por essas cidades ao se tentar enquadrá-las nas classificações correntes, reflete as particularidades do Nordeste Paraense, neste caso, atreladas a sua condição de região, porém com razoáveis conexões com o espaço metropolitano de Belém.

Palavras-chave: Rede urbana, interações espaciais, cidades, Nordeste do Pará.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Spatial interactions in the urban network of Northeast region of Pará:** regional features and differences between Bragança, Capanema and Castanhal. 2017. Thesis (Doctorate in Geography) - Science and Technology College, Paulista State University (FCT / UNESP), Presidente Prudente campus.

ABSTRACT

The Northeastern Region of the State of Pará, with a strong peculiarity in the Amazonian and paraense context, has its structure directly related to the cities of Castanhal, Capanema and Bragança, which play important regional roles while at the same time presenting a reasonable link to the metropolitan area of Belém and to its dynamics. From this verification and having it as an object, the general objective of this research is to analyze the spatial interactions between Castanhal, Capanema and Bragança, between them and the metropolitan area of Belém, such as the logics of centralization in their respective areas of influence, as a way of recognizing the differences of these cities and the particularities of the urban network. The methodological procedures developed in the pursuit of the objectives go through the constitution of a theoretical basis, per the collection and analysis of documents and secondary data and the accomplishment of fieldwork, with several intentions, among them, the accomplishment of interviews. The results obtained demonstrate that the Northeast of Pará has very particular characteristics both in the Amazon context and in the state of Pará, authorizing its recognition as a region, having its peculiarities associated to a diverse set of socio-spatial factors, to the density characteristics of the urban network, to the spatial interactions and the specificities of its formation process. In addition, and as the final point of the thesis, it is assumed that the cities of Bragança (considered as a medium sized city of historical importance), Capanema (considered as a medium sized city with territorial responsibility) and Castanhal (considered as a medium city of metropolitan surroundings) are also important elements in their composition, since they are the three regional expression cities of this group and whose articulations with the areas of influence make up the whole of the region, their particularities end up having a regional impact, while are also fruits of this. The very embarrassments constituted by these cities, when trying to fit them in the current classifications, reflect the peculiarities of the Northeast of Pará, in this case, related to their condition of region, but with reasonable connections with the metropolitan space of Belém.

Keywords: Urban network, spatial interactions, cities, Northeast region of Pará.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Interacciones espaciales en la red urbana del Noreste Paraense:** peculiaridades regionales y diferencias entre Bragança, Capanema y Castañal. 2017. Tesis (Doctorado en Geografía) - Facultad de Ciencias y Tecnología, Universidad Estatal Paulista (FCT / UNESP), Campus de Presidente Prudente.

RESUMEN

La región noreste del Estado de Pará, dotada de fuerte particularidad en el contexto Amazónico y Paraense, tiene su estructura directamente relacionada con las ciudades de Castanhal, Capanema y Bragança, que desempeñan importantes papeles regionales mientras que presentan una vinculación razonable al área metropolitana de Belém y su dinámica. A partir de esta observación y tomándola como el objeto del trabajo, el objetivo general de esta investigación es examinar las interacciones espaciales entre Castanhal, Capanema y Bragança, entre ellas y el área metropolitana de Belém, así como las lógicas de la centralización en sus respectivas áreas de influencia, como una forma de reconocer las diferencias de estas ciudades y las particularidades de la red urbana. Los procedimientos metodológicos desarrollados con miras a alcanzar los objetivos planteados se ejecutan a través de la constitución de una base teórica, por el estudio y análisis de documentos y datos secundarios, y por la realización de trabajos de campo con varios propósitos, incluyendo la realización de entrevistas. Los resultados muestran que el noreste de Pará tiene características muy particulares tanto en el contexto de la región amazónica como en el Estado de Pará, autorizando su reconocimiento como región, teniendo sus peculiaridades asociadas con un conjunto diverso de factores socio-espaciales, con las características de densidad de la red urbana, con las interacciones espaciales y con los detalles de su proceso de formación. Además, y como punto de llegada de la tesis, se supone que las diferencias en las ciudades de Bragança (considerada una ciudad de tamaño medio de importancia histórica), Capanema (considerada una ciudad de tamaño medio de responsabilidad territorial) y Castanhal (considerada ciudad de tamaño medio de entorno metropolitano) son también elementos importantes en su composición, pues siendo éstas las tres ciudades de expresión regional de este conjunto y cuyas articulaciones de las áreas de influencia constituyen toda la región, sus particularidades acaban por tener un reflejo a escala regional, al paso que también son frutos de ella. Los propios embrollos hechos de estas ciudades al tratar de encuadrarlas en las calificaciones actuales reflejan las peculiaridades del noreste de Pará, en este caso, vinculados a su condición región, pero con razonables conexiones con la zona metropolitana de Belém.

Palabras clave: Red urbana, Interacciones espaciales, ciudades, Noreste de Pará

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema de representação da relação entre rede urbana e interações espaciais 36

Figura 2 - Rede dendrítica: forma simples da rede urbana..... 45

Figura 3 - Representação hipotética de uma forma complexa de rede urbana..... 46

Figura 4 - Padrões de interações espaciais e sua variabilidade espaço-temporal 58

Figura 5 - Organização das áreas de mercado segundo os três princípios de Christaller 63

Figura 6 - Estruturas hierárquicas e estruturas “reticulares” de centros urbanos 66

Figura 7 - Esquema representativo da relação dialética entre cidade, rede urbana e região 72

Figura 8 - Esquema de representação da relação entre particular e geral na situação concreta estudada 81

Figura 9 - Amazônia. Estados, capitais e o Nordeste Paraense. 2015 90

Figura 10 - Amazônia. Ocupação a partir de Fortes e Missões. Século XVII 94

Figura 11 - Região Norte do Brasil. Principais rodovias federais. 2015 101

Figura 12 - Região Nordeste do Estado do Pará. Municípios componentes e hierarquia urbana. 2013 106

Figura 13 - Estado do Pará. Sedes municipais e concentração no Nordeste do Pará. 2015 109

Figura 14 - Salinópolis. Praia do Atalaia. 2013 111

Figura 15 - Bragança. Praia de Ajuruteua. 2011 111

Figura 16 - Nordeste do Pará. Rede urbana embrionária. Meados do século XIX 117

Figura 17 - Nordeste do Pará. Rede urbana. Primeira metade do século XX 124

Figura 18 - Nordeste do Pará. Rede urbana. Segunda metade do século XX 128

Figura 19 - Nordeste do Pará. Esquema representativo da hierarquia urbana. Anos 1980 129

Figura 20 - Nordeste Paraense. Esquema representativo da hierarquia urbana.1993 132

Figura 21 - Castanhal, Capanema e Bragança. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010 137

Figura 22 - Castanhal, Capanema e Bragança. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010 140

Figura 23 - Castanhal e Capanema. Perspectiva das lojas sedes das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense. 2016 148

Figura 24 - Castanhal, Capanema e Bragança. Interações espaciais a partir das redes de comércio varejista de destaque no Nordeste Paraense. 2016 149

Figura 25 - Região Metropolitana de Belém. Municípios componentes. 2015 162

Figura 26 - Belém. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho recebidos. 2010 166

Figura 27 - Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém. 2010 169

Figura 28 - Belém. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo recebidos. 2010 173

Figura 29 - Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém. 2010 176

Figura 30 - Nordeste Paraense. Disposição das redes de comércio varejista de Belém. 2016 180

Figura 31 - Castanhal. Principais redes de comércio varejista de Belém. 2016 182

Figura 32 - Capanema e Bragança. Principais redes de comércio varejista de Belém. 2016 183

Figura 33 - Cidade-Região de Belém. Subdivisão interna e municípios componentes. 2015 194

Figura 34 - Bragança. Expansão do espaço urbano. 1969-2015 224

Figura 35 - Bragança. Perspectivas da área central e da rua do trilho. 2015 226

Figura 36 - Bragança. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016 228

Figura 37 - Bragança. Situação espacial. 2016 230

Figura 38 - Bragança. Estação da Estrada de Ferro de Bragança. Década de 1950 231

Figura 39 - Bragança. Região imediata de articulação urbana. 2013 235

Figura 40 - Capanema. Expansão do espaço urbano. 1969-2011 241

Figura 41 - Capanema. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016 243

Figura 42 - Capanema. Situação espacial. 2016 246

Figura 43 - Capanema. Perspectiva da Avenida Barão de Capanema a partir da Estação. Década de 1950 247

Figura 44 - Capanema. Grande movimento no centro comercial. Década de 1950 248

Figura 45 - Capanema. Região imediata de articulação urbana. 2013 250

Figura 46 - Castanhal. Expansão do espaço urbano. 1984-2016 259

Figura 47 - Castanhal. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016 ... 262

Figura 48 - Castanhal. Perspectiva da Estação da Estrada de Ferro de Bragança. Meados do século XX 267

Figura 49 - Castanhal. Perspectiva da rodovia BR-316 próximo à cidade. Segunda metade do século XX 269

Figura 50 - Castanhal. Perspectiva do comércio na Avenida Barão do Rio Branco. Segunda metade do século XX 269

Figura 51 - Castanhal. Situação espacial. 2016 270

Figura 52 - Castanhal. Perspectiva da BR-316 com destino à Belém. 2016 271

Figura 53 - Castanhal. Região imediata de articulação urbana. 2013 273
Figura 54 - Bragança. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010 282
Figura 55 - Bragança. Cursos das principais instituições de ensino superior. 2016 286
Figura 56 - Capanema. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010 289
Figura 57 - Avenida Barão de Capanema/ Capanema-PA. Concentração de atividade comercial e de prestação de serviços. 2015 293
Figura 58 - Castanhal. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010 296
Figura 59 - Castanhal. Algumas das principais lojas do comércio varejista. 2016 301
Figura 60 - Shopping Center Modelo. Características do Projeto. 2016 302
Figura 61 - Nordeste Paraense. Disposição das redes de comércio varejista regionais. 2016 310

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança. 2010 136

Tabela 2 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança. 2010 139

Tabela 3 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com destino ao Município de Belém/PA. 2010 165

Tabela 4 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém. 2010 168

Tabela 5 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança. 2010 168

Tabela 6 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com destino ao Município de Belém/PA. 2010 172

Tabela 7 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém. 2010 175

Tabela 8 - Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança. 2010 175

Tabela 9 - Área de influência de Bragança. População e extensão territorial. 2010 234

Tabela 10 - Municípios da área de influência de Bragança. Dados populacionais. 2010 ... 236

Tabela 11 - Área de influência de Capanema. População e extensão territorial. 2010 251

Tabela 12 - Municípios da área de influência de Capanema. Dados populacionais. 2010 253

Tabela 13 - Área de influência de Castanhal. População e extensão territorial. 2010 274

Tabela 14 - Municípios da área de influência de Castanhal. Dados populacionais. 2010 275

Tabela 15 - Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010 281

Tabela 16 - Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010 285

Tabela 17 - Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010 288

Tabela 18 - Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010 294

Tabela 19 - Castanhal. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010 297

Tabela 20 - Castanhal. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010 304

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Padrões de interações espaciais em rede	60
Quadro 2 -	Fatores de mudança na estrutura da hierarquia urbana	65
Quadro 3 -	Fronteira amazônica. Modelos de urbanização. 1990	85
Quadro 4 -	Amazônia. Cidade e história: uma tipologia. 2004	86
Quadro 5 -	Amazônia. Periodização da rede urbana. 2006	92
Quadro 6 -	Nordeste Paraense. Principais rodovias. 2016	110
Quadro 7 -	Hierarquia dos centros urbanos brasileiros segundo o estudo “Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007”	131
Quadro 8 -	Castanhal, Capanema e Bragança. Hierarquia urbana segundo o estudo “Regiões de Influência das Cidades – REGIC”. 2007	133
Quadro 9 -	Varejo com loja	143
Quadro 10 -	Nordeste Paraense. Redes de comércio varejista de destaque. 2016	146
Quadro 11 -	Regiões Metropolitanas e RIDEs segundo as grandes regiões. 2010	158
Quadro 12 -	Categoria na hierarquia, nível de integração, grau de concentração e condição social das áreas metropolitanas brasileiras. 2009	159
Quadro 13 -	Belém. Principais redes de comércio varejista com atuação no Nordeste Paraense. 2016	178
Quadro 14 -	Morfologias urbano-regionais, referências e descrição sucinta	187
Quadro 15 -	Imigrantes de Data Fixa com destino ao Município de Castanhal e com origem no Espaço Metropolitano de Belém e na Região Nordeste do Pará (2005-2010)	198
Quadro 16 -	Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo entre os municípios de Belém e Castanhal. 2000 e 2010	200
Quadro 17 -	Tipos de cidades médias no Brasil	216
Quadro 18 -	Cidades da Calha Norte Solimões-Amazonas. Classificação e Tipologia Urbana. 2009	219
Quadro 19 -	Bragança. Bens tombados pelo poder público municipal. 2009	232
Quadro 20 -	Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010	237
Quadro 21 -	Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010	253
Quadro 22 -	Castanhal. Oferta de cursos no ensino superior. 2016	265
Quadro 23 -	Área de influência de Castanhal. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010	277
Quadro 24 -	Castanhal. Principais indústrias. 2015	300

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Bragança. Evolução da população municipal. 1980 a 2010 223

Gráfico 2 - Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010 237

Gráfico 3 - Capanema. Evolução da população municipal. 1980 a 2010 239

Gráfico 4 - Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010 254

Gráfico 5 - Castanhal. Evolução da população municipal. 1980 a 2010 257

Gráfico 6 - Área de influência de Castanhal. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010 278

Gráfico 7 - Bragança. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho*. 2010 284

Gráfico 8 - Capanema. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho. 2010 291

Gráfico 9 - Castanhal. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho. 2010 299

LISTA DE SIGLAS

ABRAS - Associação Brasileira de Supermercados
ABRASCE - Associação Brasileira de Shopping Centers
BANPARÁ - Banco do Estado do Pará
BASA – Banco da Amazônia S/A
CIBRASA - Cimentos do Brasil S/A
CIRETRAN - Circunscrição Regional de Trânsito
CNM - Confederação Nacional de Municípios
CTC - Companhia Têxtil de Castanhal
EFB - Estrada de Ferro de Bragança
FCAT - Faculdades Integradas de Castanhal
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFPA - Instituto Federal do Pará
IIDTE - Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo
IIDTT - Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho
INCENOR - Indústria Cerâmica do Nordeste
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social
NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NEPECAB - Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira
PIB - Produto Interno Bruto
PMB - Prefeitura Municipal de Bragança
PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida
PMC - Prefeitura Municipal de Capanema
PMC - Prefeitura Municipal de Castanhal
REGIC - Regiões de Influência das Cidades
RIDEs - Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico
RMB - Região Metropolitana de Belém
RMs - Regiões Metropolitanas
SEGUP/PA - Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social
SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus
UEPA - Universidade do Estado do Pará
UFPA - Universidade Federal do Pará
UFRA - Universidade Federal Rural da Amazônia
UNAMA - Universidade da Amazônia
UNESP - Universidade Estadual Paulista
UNINTER - Centro Universitário Internacional
UNIP - Universidade Paulista

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	21
1.	**REDE URBANA, INTERAÇÕES ESPACIAIS E PARTICULARIDADES**	35
1.1	A CONCEPÇÃO E CONCEITUAÇÃO DE REDE URBANA	37
1.1.1	A rede urbana: estrutura, processo, função e forma	41
1.1.2	A natureza dialética da rede urbana enquanto realidade espacial	47
1.2	AS INTERAÇÕES ESPACIAIS E SUA INDISPENSABILIDADE NA CONSTITUIÇÃO DA REDE URBANA	52
1.2.1	A hierarquia/heterarquia urbana como resultado/condição das/para as interações entre as cidades	61
1.2.2	Agentes e atores das interações e da rede urbana.....	67
1.3	PARTICULARIDADES DAS CIDADES, DA REDE URBANA E DA REGIÃO	72
1.3.1	Região e particularidade	73
1.3.2	Diferenças das cidades e particularidades da rede urbana.....	78
2.	**PRIMEIRO PONTO DE VISTA: A REGIÃO NORDESTE DO PARÁ**	88
2.1	A REDE URBANA AMAZÔNICA: DOS PRIMÓRDIOS DA REDE URBANA ESTRUTURADA A PARTIR DOS RIOS À COMPLEXIDADE DA ESTRUTURAÇÃO ATUAL	91
2.2	O NORDESTE DO PARÁ E SUAS PARTICULARIDADES	104
2.3	A PARTICULARIDADE DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DA REDE URBANA E DA REGIÃO NORDESTE DO PARÁ	113
2.3.1	Período embrionário da rede urbana do Nordeste Paraense	114
2.3.2	Período da colonização da Região Bragantina e da Estrada de Ferro de Bragança ..	118
2.3.3	Período de expansão das rodovias e de complexificação da rede urbana do Nordeste do Pará	125
2.4	AS INTERAÇÕES ESPACIAIS ENTRE OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ	134
2.4.1	As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir do deslocamento de pessoas por motivo trabalho	136
2.4.2	As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir do deslocamento de pessoas por motivo de estudo	138
2.4.3	As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir das redes de comércio varejista	141
3.	**SEGUNDO PONTO DE VISTA: A REGIÃO NORDESTE DO PARÁ E A DISPERSÃO METROPOLITANA DE BELÉM**	153

3.1 A METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM 154

3.2 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL COM A METRÓPOLE BELÉM A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS 163

3.2.1 Deslocamentos por trabalho 163

3.2.2 Deslocamentos por estudo 170

3.3 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL COM A METRÓPOLE DE BELÉM A PARTIR DAS REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA 177

3.4. A CIDADE-REGIÃO DE BELÉM E O NORDESTE PARAENSE 186

4. TERCEIRO PONTO DE VISTA: OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ..... 203

4.1 USANDO A NOÇÃO DE CIDADE MÉDIA PARA PENSAR OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ 204

4.2 A CIDADE DE BRAGANÇA 221

4.2.1 A estruturação do espaço urbano de Bragança 222

4.2.2 A situação espacial de Bragança e sua área de influência 229

4.3 A CIDADE DE CAPANEMA 238

4.3.1 A estruturação do espaço urbano de Capanema 239

4.3.2 A situação espacial de Capanema e sua área de influência 245

4.4 A CIDADE DE CASTANHAL 255

4.4.1 A estruturação do espaço urbano de Castanhal 256

4.4.2 A situação espacial de Castanhal e sua área de influência 266

4.5 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ 279

4.5.1 Bragança 280

4.5.2 Capanema 287

4.5.3 Castanhal 295

4.6 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DAS REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA DO NORDESTE PARAENSE NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL 305

CONCLUSÃO: PARTICULARIDADES DA REDE E DIFERENÇAS DAS CIDADES 315

REFERÊNCIAS 337

APÊNDICES 349



INTRODUÇÃO

A tese elaborada e trazida ao debate nesta pesquisa é a de que as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança estruturaram uma rede urbana e, por conseguinte, uma região no Nordeste Paraense dotada de forte particularidade no contexto amazônico, definindo para si papéis bastante complexos no âmbito da rede urbana que estabelecem as diferenças dessas cidades, expressas nas interações espaciais que materializam, ao mesmo tempo, sua influência regional e sua articulação com a metrópole de Belém.

A Região Nordeste do Estado do Pará, constituída majoritariamente pela tradicional Região Bragantina, se diferencia da maior parte do Estado e da Amazônia pelo grande número de cidades em área relativamente restrita, por sua densa rede rodoviária interligando os núcleos e pela existência, segundo IBGE (2008), de três centros sub-regionais polarizando a região: Castanhal, Capanema e Bragança. Área de influência da metrópole de Belém, a região consiste em espaço dotado de grande particularidade no contexto da Amazônia brasileira, pois mesmo sendo de colonização antiga, tem pouca ou quase nenhuma relação profunda com o rio. Tampouco está atrelada à realidade dos grandes projetos minerais e energéticos, sendo, desse modo, mais um exemplar da urbanodiversidade amazônica (TRINDADE JÚNIOR, 2010), um dos aspectos mais negligenciados em análises sobre esta realidade espacial.

Como demonstram Cruz (1973) e Égler (1961) as primeiras ações de ocupação da região ocorreram ainda no século XVII, quando do surgimento da cidade de Bragança, às margens do rio Caeté. Segundo a Prefeitura Municipal de Bragança (2015), a origem do núcleo data de 1613 e se deve à ocupação francesa, que mais tarde foi subjugada pelos portugueses, sendo o patrimônio histórico atual, impresso em sua arquitetura, expressão já da ocupação portuguesa.

Outros núcleos de povoamento foram criados entre os séculos XVII e XIX no litoral para dar suporte à navegação realizada entre Belém e São Luiz, cidades já muito importantes nesse período. Seguindo a mesma necessidade de circulação entre essas cidades, se constituiu uma frente de ocupação a partir do rio Guamá, acarretando o surgimento dos núcleos de Ourém e São Miguel do Guamá.

Outra frente de ocupação seguia por um caminho na floresta que partia de Belém, passava por Bragança e acessava São Luiz do Maranhão. Utilizado pincipalmente para transporte de gado, esse caminho, que corresponde em grande parte ao trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, criada mais tarde, foi responsável

pelas primeiras ações que originaram as atuais Castanhal, Igarapé-Açu, Timboteua e Capanema (ÉGLER, 1961).

Mas vai ser realmente com as políticas de colonização do final do século XIX e início de século XX, que se vai constituir uma ocupação mais efetiva do Nordeste Paraense. A grande marca desse período foi a Estrada de Ferro de Bragança, construída entre 1883 e 1908 e que deixa de funcionar em 1965, que tentava viabilizar o projeto do Governo da Província do Pará de colonizar a região com migrantes europeus, objetivo esse somente parcialmente alcançado, pois se de fato promoveu a colonização da área, foi devido aos imigrantes vindos da região nordeste brasileira, muito mais expressivos numericamente que os imigrantes europeus (SIQUEIRA, 2008).

Com a estrada de ferro se estruturou uma rede urbana bastante particular no contexto amazônico e paraense, com diversos núcleos relativamente próximos entre si, seguindo a disposição das paradas e estações da via férrea. Nesse momento, Castanhal já começava a despontar como centro de destaque do que se convencionou chamar Região Bragantina e se somou a Bragança, que, como ponto final da ferrovia até 1965 e com ligação oceânica por meio do rio Caeté, se manteve como núcleo estratégico para a economia regional, apesar de contar com a concorrência cada vez maior de outras cidades.

Esse arranjo da rede urbana do Nordeste Paraense foi modificado pela expansão das rodovias no Brasil a partir dos anos 1950, que no âmbito do projeto de integração nacional, vai resultar em ações com implicações diretas na região, entre as quais se pode destacar a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010), inaugurada em 1960, e a desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança, em 1965. O Nordeste Paraense passou, a partir de então, por uma grande reorganização espacial, com algumas cidades perdendo acessibilidade/centralidade e entrando em decadência e outras adquirindo maior centralidade a partir de uma situação espacial mais favorável, como é o caso de Capanema.

Nessa rede urbana organizada a partir das interligações rodoviárias, as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança se configuraram enquanto os centros de mais elevada hierarquia, como atestaram os estudos Regiões de Influência das Cidades – REGIC que, em 1987, reconheceu a primeira cidade como Centro Sub-regional e as duas últimas como Centros de Zona (IBGE, 1987); que em 1993, definia a centralidade de Castanhal, de forte para média, e de Bragança e Capanema, de

média para fraca (IBGE, 2000b); e que em 2007, reconhecia a primeira enquanto Centro Sub-regional A e as duas outras como Centros Sub-regionais B (IBGE, 2008).

Nas últimas décadas, a configuração da rede urbana do Nordeste Paraense ganha maior complexidade, pois passa a incorporar os movimentos da dispersão metropolitana a partir de Belém, que tem resultado em processos de modernização e crescimento dos três centros principais da região. A dispersão metropolitana é aqui entendida como a expansão das características da metrópole para outras áreas, envolvendo adensamento populacional e econômico, diversificação das atividades e ações e maior intensidade e multidirecionalidade dos fluxos.

Problemática da pesquisa

Na atualidade, as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança passam a conviver com lógicas de interações e dinâmicas de centralização diversas. Num primeiro aspecto, elas aprofundam sua relação com Belém e passam por um certo processo de metropolização do espaço a partir dos vetores da dispersão metropolitana; numa outra perspectiva, esses centros através de atividades que concorrem e de outras que se complementam, desenvolvem interações entre si, reforçando a condição do Nordeste Paraense enquanto região; e ainda em um terceiro aspecto, continuam ou até ampliam a sua própria área de influência, ou seja, aprofundam sua condição de centros de suas próprias regiões.

Essa realidade demonstra o caráter complexo da rede urbana do Nordeste Paraense e as dificuldades de sua interpretação. Um entendimento mais coerente de suas características e dinâmicas perpassa pela necessidade de se considerar o espaço como relacional (HARVEY, 1980, 2012) e de analisar a conformação dos sistemas de objetos e dos sistemas de ações (SANTOS, 2009a) que dão realidade à rede urbana. E é com esse fim que ganha relevância nessa análise as interações espaciais (ULLMAN, 1980; CAMAGNI, 2005; CORRÊA, 1997; CATELAN, 2013), que são perceptíveis nos fluxos de mercadorias, pessoas, capitais e informações entre espaços distintos e indicam interdependência, concorrência ou articulação das mais variadas naturezas entre as áreas.

A interação espacial é um conceito situacional (ULLMAN, 1980), envolvendo assim a complexa imbricação e inseparabilidade de objetos e ações, ou seja, as interações espaciais são mais que os fluxos observados entre espaços.

Expressam a articulação entre eles, sua condição enquanto formadores de uma totalidade. Desse modo, as interações espaciais constituem a própria essência da rede urbana, sua expressão relacional, servindo como importante instrumento para se analisar as dinâmicas de centralidade que permeiam a rede urbana, indicando as lógicas de centralização que prevalecem, os papéis dos centros urbanos, a dimensão de suas áreas de influência etc.

Para a presente análise da rede urbana do Nordeste Paraense, as interações espaciais são decisivas à evidenciação das lógicas que caracterizam e que prevalecem na estruturação do espaço urbano-regional e da forma de inserção de Castanhal, Capanema e Bragança na região, uma vez que seus agentes e atores expressam intenções e necessidades distintas, especialmente, em se tratando de um espaço marcado por lógicas de interações espaciais diversas.

A análise das interações espaciais, bem como o exame de outras características socioespaciais relevantes, serão a base da compreensão das particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense no contexto amazônico. Além disso, diante da forte expressão regional das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, dialeticamente, elas se evidenciam na estruturação da rede urbana da região ao passo que também são estruturadas por essa mesma rede urbana, o que torna central a análise das particularidades que essas cidades apresentam, cujo conjunto será aqui denominado de diferença das cidades.

Envolta dessa discussão, essa pesquisa está delineada a partir do seguinte problema: Como se estabelecem as diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança no processo de estruturação da rede urbana e da Região Nordeste do Estado do Pará considerando as interações espaciais entre esses núcleos, entre eles e o espaço metropolitano de Belém e as lógicas de centralização em sua área de influência?

Desse modo, a aproximação com a realidade da rede urbana vai se dar mediante a análise da região em questão a partir de três planos analíticos, que serão nomeados de pontos de vista: um abarcando a metrópole e o Nordeste Paraense, outro se restringido ao Nordeste do Pará e o terceiro focando na área de influência dos centros principais. Espera-se com isso compreender melhor as diferenças de Castanhal, Capanema e Bragança e sua importância nessa região do Estado do Pará.

Outros questionamentos, imersos no principal já apresentado, contribuem para um maior esclarecimento da pesquisa e para nortear seus procedimentos, são

eles: Quais os atributos que particularizam o Nordeste Paraense no contexto amazônico e paraense e os principais períodos da estruturação de sua rede urbana? Quais as características das interações espaciais entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e desses centros com o espaço metropolitano de Belém? Qual o nível de centralidade, a extensão da área de influência e os condicionantes de Castanhal, Capanema e Bragança enquanto nós da rede urbana regional? Quais os papéis de Castanhal, Capanema e Bragança na rede urbana do Nordeste do Pará?

Na primeira questão está embutido o entendimento de que é necessário compreender o processo de formação da região e a forma como ela se particulariza na totalidade amazônica e paraense como pré-requisito à análise de sua realidade atual, pois ela não está a parte do restante do espaço, está articulada, e muitas respostas para o que se vivencia no interior da região em questão são encontradas em outros momentos da história ou em outros espaços.

A segunda e a terceira questões enfatizam duas lógicas de interações distintas entre si, como resultado de agentes diferenciados, uma articulada com o espaço metropolitano de Belém e a outra mais ou menos restrita ao próprio Nordeste Paraense. Considerando as interações espaciais tanto mediante o deslocamento de pessoas quanto através do deslocamento de mercadorias é possível compreender a intensidade e a importância dessas lógicas de interação e suas tendências de fortalecimento ou enfraquecimento e, por consequência, os recortes espaciais mais indicados.

Com vistas ao maior esclarecimento da relação das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança com Belém, será proposta uma outra espacialização para o fato metropolitano de Belém, utilizando-se do conceito de cidade-região, divergindo, assim, dos contornos da atual Região Metropolitana de Belém, que, inclusive, incorpora a cidade de Castanhal, considerada aqui, ao mesmo tempo, enquanto o principal nó do Nordeste Paraense e a que mais é atingida pela dispersão metropolitana.

A última questão se volta à análise das centralidades das principais cidades da região em estudo, buscando evidenciar sua relevância regional, a expressão disso em seus espaços urbanos e os papéis que diferenciam cada uma delas. A concepção de cidade média é usada para analisar e problematizar os papéis dessas cidades, que estão muito associadas ao comércio e à oferta de serviços.

Justificativa

Antes de se argumentar sobre a validade e a relevância do trabalho é pertinente esclarecer as motivações que envolvem a proposição do estudo. A discussão a respeito da rede urbana e das interações espaciais está atrelada às afinidades desenvolvidas pelo autor no âmbito do debate geográfico. Já a definição da área de estudo, além, é claro de envolver a percepção de uma problemática a ser elucidada pela Geografia, também carrega motivações pessoais do autor, natural de Castanhal no Pará e que anseia por contribuir para uma mais consistente compreensão de importantes dinâmicas socioespaciais atuantes nessa cidade e no Nordeste Paraense como um todo. As justificativas para a realização da pesquisa estão reunidas nos pontos que seguem:

- Existe uma grande insuficiência em relação aos estudos científicos sobre a Amazônia, principalmente em relação a seus espaços urbanos, muitas vezes considerados secundários ou simplesmente desconsiderados diante do gigantismo das floretas e dos rios. Essa ignorância sobre o urbano na Amazônia pode ser atribuída, na visão de Browder e Godfrey (2006), aos poucos estudos científicos sobre as cidades da Amazônia. Torna-se necessário, desse modo, o estabelecimento de uma maior densidade de análises sobre os espaços que mais concentram a sociedade amazônica, as cidades.
- Quando se consideram as realidades urbanas para além das metrópoles regionais, Belém e Manaus, as análises científicas se tornam ainda mais rarefeitas. E isto é claramente problemático, tendo em vista o fortalecimento de distintas formas e diferentes conteúdos urbanos, como as cidades médias, que precisam ser pensadas em sua complexidade, sob a pena de prejuízos sociais ainda maiores do que os já notados. Castanhal, Capanema e Bragança, no Nordeste Paraense, são exemplos desse fato. Cidades de expressão regional, marcadas por complexas dinâmicas urbanas que acompanham o seu processo de modernização, mas, apesar disso, muito pouco estudadas.
- Alguns dos poucos estudos realizados no âmbito da produção geográfica a tecer análises sobre as cidades do Nordeste do Pará, principalmente relativas a Castanhal, como em Alves (2012) e Trindade Júnior e Pereira (2007), têm optado por valorizar o atrelamento dessa região ao espaço metropolitano de Belém, deixando de considerar importantes fatores e dinâmicas, como, por exemplo, o

relevante papel de cidade média desempenhado por Castanhal no contexto regional. Neste trabalho, busca-se, a partir da análise das interações espaciais e se utilizando de dados secundários e de coletas primárias, trazer à tona outros fatores, buscando uma aproximação da complexidade que marca os papéis das principais cidades do Nordeste do Pará e suas diferenças no âmbito da rede urbana.

- Por fim, é conveniente tratar da importância de se estudar a rede urbana, principalmente numa região com as características da Amazônia. De acordo com Fernandes, Bitoun e Araújo (2009, p. 4) “sem cidade para oferecer as bases materiais, essenciais ao processamento de atividades produtivas e de reprodução do trabalho, serão erigidos bloqueios consideráveis ao desenvolvimento regional”. Segundo os autores, a urbanização é indispensável à dinâmica econômica, pois esta necessita de “[...] atividades terciárias interdependentes como comércio, transportes, armazenagem, reparações mecânicas, habitação, saúde, cultura, finanças, educação (geral e profissional)”, somente encontradas nas cidades. E ressaltam a necessidade de se combater a raridade do fenômeno urbano como uma forma de oportunizar o processo de desenvolvimento.

  Este trabalho está de acordo com essa visão, que atesta a indispensabilidade da rede de cidades para a viabilização do processo de desenvolvimento e que regiões como a Amazônia têm na sua rede urbana, com um reduzido número de cidades de hierarquias intermediárias, dialeticamente, um fato e um fator de seu precário desenvolvimento. Ou seja, ao mesmo tempo em que as insuficiências da rede urbana expressam os problemas regionais em termos de desenvolvimento, são causas dos mesmos. É necessário, portanto, conhecer a rede de cidades da Amazônia para se pensar, por exemplo, a alocação de serviços públicos de saúde e de educação superior, sob a pena de não alcançar os objetivos de atendimento à sociedade. Neste sentido, é que se apresenta a importância deste trabalho, ao contribuir para se pensar a rede urbana de uma das regiões mais negligenciadas da Amazônia pelos estudos acadêmicos.

Objetivos

O objetivo geral dessa pesquisa consiste em analisar as interações espaciais entre Castanhal, Capanema e Bragança, entre elas e o espaço

metropolitano de Belém e as lógicas de centralização em suas áreas de influência, como uma forma de reconhecer a diferença dessas cidades e as particularidades da rede urbana da Região Nordeste do Estado do Pará.

De forma mais específica, os objetivos do trabalho estão assim delineados: caracterizar, periodizar sua formação e reconhecer as particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense; analisar as características das interações espaciais constituídas entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e dessas com o espaço metropolitano de Belém; verificar o nível de centralidade, a extensão da área de influência e os condicionantes dessas cidades enquanto nós da rede urbana regional; entender os seus papéis na rede urbana do Nordeste do Pará.

Procedimentos metodológicos

Com a finalidade de estabelecer a maior aproximação possível da problemática exposta anteriormente, os procedimentos metodológicos utilizados neste trabalho foram organizados em duas fases, sendo cada uma delas marcadas por subdivisões internas. A primeira fase, voltada à fundamentação teórica e à abordagem exploratória da área de estudo, foi desenvolvida a partir dos seguintes procedimentos.

- **Aprofundamento nos principais conceitos e nas discussões teóricas mais relevantes à problemática da pesquisa**. Esse referencial está disposto em dois níveis: num primeiro nível, estruturante de todo o trabalho, estão os conceitos de rede urbana, interações espaciais e região, discutidos no capítulo inicial. Num segundo nível, estão algumas ferramentas teóricas usadas no desenvolvimento dos pontos de vista inerentes aos dois últimos capítulos: metropolização/dispersão metropolitana, cidade-região e cidade média.

  Uma categoria também terá grande importância no estudo aqui desenvolvido, funcionado como uma estratégia analítica associada à região, à rede urbana e à cidade, trata-se da particularidade, utilizada como fundamento para se tratar das diferenças das cidades.
- **Levantamento documental**. Também estabelecido em dois segmentos distintos, um primeiro voltado à compreensão e periodização do processo de formação da rede urbana do Nordeste do Pará, quando se utilizaram historiadores e geógrafos com estudos relevantes sobre a região, a exemplo de Penteado (1967a, 1967b),

Égler (1961), Cruz (1973) e Siqueira (2008); um segundo segmento do levantamento documental se volta aos dados de interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas, quando foram usados os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo.

A fonte principal foi o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, especialmente, os censos de 2000 e 2010, de onde foram extraídos os dados de deslocamentos temporários por motivo de trabalho e por motivo de estudo. Dessa fonte, também foram usados os dados de migrantes de data fixa nos quinquênios 2000-2005 e 2005-2010. Do IBGE também foram utilizados os estudos Regiões de Influência das Cidades – REGIC 1987, 1993 e, principalmente, 2007; além de dados do IBGE cidades, como população municipal, Produto Interno Bruto Municipal, etc.

A coleta desses dados e o acesso ao referencial teórico foi efetivada a partir de visitas a diversos órgãos e instituições tais como: Arquivo Público do Estado do Pará, Prefeitura Municipal de Castanhal, Prefeitura Municipal de Capanema, Prefeitura Municipal de Bragança, Biblioteca Pública de Castanhal, NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA – Universidade Federal do Pará, IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e Biblioteca da Universidade Estadual Paulista – UNESP/Presidente Prudente.

Também foram usados diversos documentos disponibilizados na internet por instituições como: Associação Brasileira de Supermercados - ABRAS, Associação Brasileira de Shopping Centers - ABRASCE, Confederação Nacional de Municípios – CNM, Diário Oficial do Estado do Pará, Universidade Estácio de Sá, Grupo MB Capital, Grupo Y. Yamada, Grupo Líder, Lojas Visão, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Instituto Federal do Pará – IFPA / Campus Bragança, Instituto Federal do Pará – IFPA / Campus Castanhal, Ministério da Previdência Social, Ministério do Trabalho e Emprego, Prefeitura Municipal de Bragança – PMB, Prefeitura Municipal de Capanema – PMC, Prefeitura Municipal de Castanhal – PMC, Receita Federal do Brasil, Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social – SEGUP/PA, Universidade do Estado do Pará – UEPA, Universidade Federal do Pará – UFPA / Campus Universitário de Bragança, Universidade Federal do Pará – UFPA / Campus Universitário de Capanema, Universidade Federal do Pará – UFPA / Campus Universitário de

Castanhal e Universidade Federal Rural da Amazônia – UFRA / Campus de Capanema.

- **Trabalhos exploratórios de campo**. Voltados à coleta de dados por meio da observação dirigida, à realização de levantamentos fotográficos, à localização de objetos a serem mapeados e ao contato com os agentes e atores envolvidos na problemática desse trabalho. Os levantamentos foram direcionados ao espaço urbano das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e buscaram identificar as principais infraestruturas, a localização das áreas centrais, agências bancárias, redes de comércio varejista tanto da região quanto de Belém, serviços de educação superior, principais órgãos públicos e os segmentos de atividades econômicas com maior importância para o município e para a área de influência, assim como a sua disposição no espaço urbano.

A segunda fase, dedicada mais detidamente à coleta direta de dados em campo, reuniu as ações que se seguem:

- **Entrevistas semiestruturadas com os representantes das principais redes de comércio varejista** com atuação no Nordeste Paraense e com origem na própria região ou no espaço metropolitano, buscando reconhecer a importância dessas atividades, as lógicas de atuação, a relação entre as redes regionais e as originadas na metrópole. Foram selecionados quatro grupos do Nordeste Paraense (Marilar, Radisco, Jomóveis e Eletromóveis) e quatro grupos de Belém (Líder, Y.Yamada, Visão e Belém Importados). As entrevistas foram realizadas com as quatro redes do Nordeste Paraense e com uma de Belém, a Belém Importados. As demais redes de Belém impuseram dificuldades à concessão de entrevistas e, assim, a análise da sua atuação se deu por meio do exame de documentos disponibilizados pelas mesmas, especialmente em meio digital.

  A escolha dessas redes, tanto das originárias de Belém quanto daquelas sediadas no Nordeste Paraense, ocorreu por serem elas as mais significativas em número de lojas e quantidade de funcionários e por serem amplamente conhecidas pela sociedade no Nordeste Paraense.
- **Entrevistas semiestruturadas com representantes do poder público municipal das três cidades**, com vistas à identificação das percepções desses agentes sobre as diferenças das três cidades e sobre as intenções e ações desses poderes políticos no que se refere aos papéis das cidades no Nordeste Paraense. Assim, foram entrevistados os secretários de administração de Castanhal e de

Capanema e o secretário de planejamento e coordenação geral de Bragança, representando as respectivas prefeituras municipais, e o secretário de indústria e comércio de Capanema.

As entrevistas com os representantes das redes de comércio varejistas e com representantes das administrações municipais adotaram procedimentos semelhantes: iniciando com contato telefônico, seguido de envio de ofício, agendamento, assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido e efetivação da entrevista. Os ofícios já seguiram acompanhados dos instrumentos de coleta de dados (roteiros de entrevistas), desse modo, o entrevistado já tinha conhecimento prévio das questões a serem realizadas.

As entrevistas foram feitas por meio da leitura das questões constantes no roteiro e, quando necessário, seguido de maior detalhamento pelo entrevistador. Todo o procedimento foi gravado e em seguida transcrito para facilitar a análise.

- **As representações cartográficas** foram realizadas tanto tomando por base dados secundários, como os relativos aos deslocamentos por motivo de trabalho e por motivo de estudo obtidos a partir do Censo Demográfico Brasileiro (IBGE, 2000 e 2010), o estudo Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007 (IBGE, 2008) e o estudo Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), quanto a partir de dados coletados por meio dos trabalhos de campo, a exemplo dos mapas referentes à atuação das redes de comércio varejista e daqueles relativos à disposição dos principais serviços nas cidades de Castanhal, Capanema e Bragança. O *Software* utilizado foi o Quantum Gis, nas versões (2.8 wien) e (2.14 essen).

Nem todos os procedimentos metodológicos inerentes à pesquisa estão devidamente contemplados nessa descrição. Ao longo do trabalho, no momento em que cada resultado é apresentado, maiores detalhes de cunho metodológico são fornecidos. Como pôde ser observado, a pesquisa possui uma natureza tanto quantitativa quanto qualitativa, utilizando-se de dados secundários, principalmente do IBGE para a análise das interações e também de entrevistas com agentes locais das três cidades. A forma de análise dos dados qualitativos ocorreu principalmente com base na análise de conteúdo, definida por Severino (2007, p. 121), como “um conjunto de técnicas de análise das comunicações”, que busca compreender criticamente o sentido manifesto ou oculto das comunicações.

> Envolve, portanto, a análise do conteúdo das mensagens, os enunciados dos discursos, a busca do significado das mensagens. As

> linguagens, a expressão verbal, os enunciados, são vistos como indicadores significativos, indispensáveis para a compreensão dos problemas ligados ás práticas humanas e a seus componentes psicossociais. As mensagens podem ser verbais (orais ou escritas), gestuais, figurativas, documentais (SEVERINO, 2007, p. 121).

Esses procedimentos de análise estão imersos numa orientação teórico-metodológica comprometida com a criticidade e com a busca de transformação da realidade a partir da compreensão da relação dialética entre essa sociedade e seu espaço. Como destaca Carlos (2011, p. 71), "a compreensão dos conteúdos da 'produção do espaço urbano' pode aparecer como condição necessária para iluminar os conflitos que residem no seio da sociedade". Isso porque, como esclarece Lefebvre (1999), o conhecimento não é necessariamente uma cópia do objeto real, por outro lado, ele também não constrói objeto a partir de uma teoria prévia do conhecimento. "Para nós, aqui, o objeto se inclui na hipótese, ao mesmo tempo em que a hipótese refere-se ao objeto" (p. 16).

Como realidade espacial a rede urbana tem sua dinâmica definida mediante a dialética entre agentes e atores, de um lado, e os objetos geográficos, de outro. As interações espaciais são aqui utilizadas enquanto um conceito dinâmico, que articula, dialeticamente, os sistemas de ações e os sistemas de objetos (SANTOS, 2009a), entendendo que a realidade da rede urbana que resulta dessa dinâmica possui grandes implicações sobre a vida social e, portanto, precisa ser analisada e compreendida.

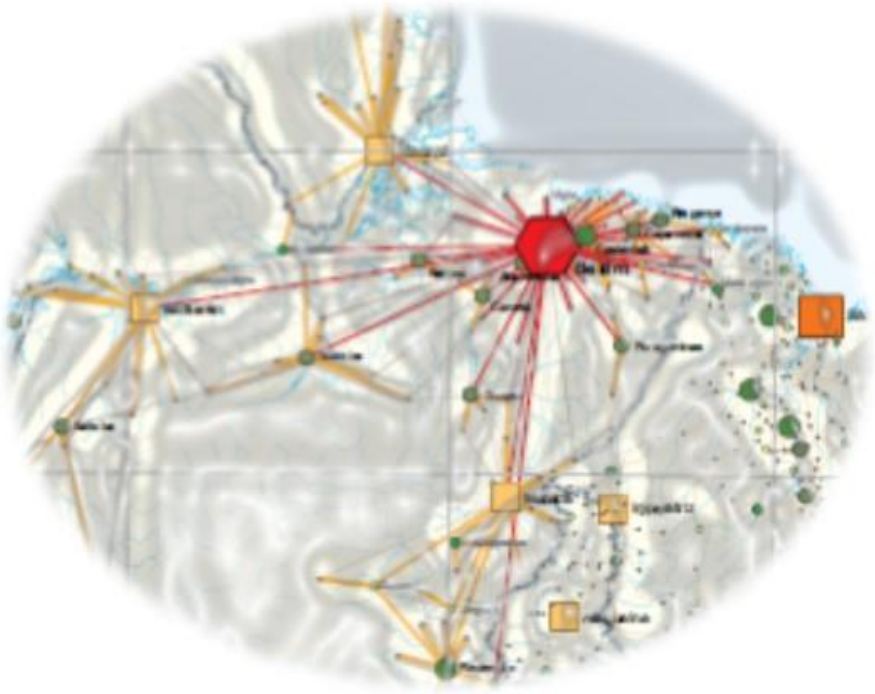
A diferenciação entre agentes e atores está pautada em Capel (2013), que denomina de atores a sociedade em geral em sua vida cotidiana, em suas práticas de morar, estudar, trabalhar etc. E chama de agentes pessoas, grupos, empresas, instituições com maiores interferências na produção do espaço, normalmente, envolvidos na busca de acumulação de capital. Para efeito desse trabalho, as pessoas em seus deslocamentos por motivo de trabalho e de educação serão denominadas de atores e as redes de comércio varejista de agentes, já que tem uma interferência muito mais direta e planejada na produção do espaço. Ao longo do primeiro capítulo serão oferecidos maiores esclarecimentos a respeito dessa questão.

Os resultados desses procedimentos metodológicos são apresentados a seguir. Além da introdução, o corpo do trabalho é formado por quatro capítulos e as conclusões. O primeiro é dedicado à discussão teórica principal da pesquisa e se concentra nos conceitos de rede urbana, de interações espaciais e de região,

utilizando-se da categoria particularidade como recurso analítico, examinado a correlação entre eles e uma série de outras questões teóricas associadas aos conceitos principais. No segundo capítulo, que desenvolve o primeiro ponto de vista da tese, o foco se direciona para a área de estudo, o Nordeste Paraense. Após uma contextualização dessa região na Amazônia, se discute mais detalhadamente a sua definição, delimitação e o processo de estruturação da rede urbana regional, que atua como um importante conferidor de particularidade a esse espaço no contexto amazônico. Também são discutidas as interações espaciais entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança.

No terceiro capítulo (segundo ponto de vista) são abordadas as interações de Castanhal, Capanema e Bragança com o espaço metropolitano de Belém, a partir dos deslocamentos de pessoas e de mercadorias, mas, para isso, anteriormente é feita uma discussão sobre a metropolização de Belém e sobre a formação de uma cidade-região. O quarto capítulo (terceiro ponto de vista) se volta à análise mais detidamente das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, tanto de suas características socioespaciais quanto das interações espaciais que expressam a sua centralidade regional, buscando evidenciar as diferenças dessas cidades.

Em relação às conclusões, além da síntese geral do trabalho, exposta segundo os três pontos de vista desenvolvidos ao longo dos capítulos, ela evidencia as constatações realizadas sobre as diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e a condição delas enquanto estruturadas/estruturantes da região Nordeste do Pará, discussão esta que nos conduziu, como ponto de chegada, à proposição de Bragança como cidade de porte médio de importância histórica, Capanema como cidade de porte médio de responsabilidade territorial e Castanhal como cidade média de entorno metropolitano, valorizando ao mesmo tempo as diferenças e articulações que se produzem e reproduzem neste espaço regional amazônico.



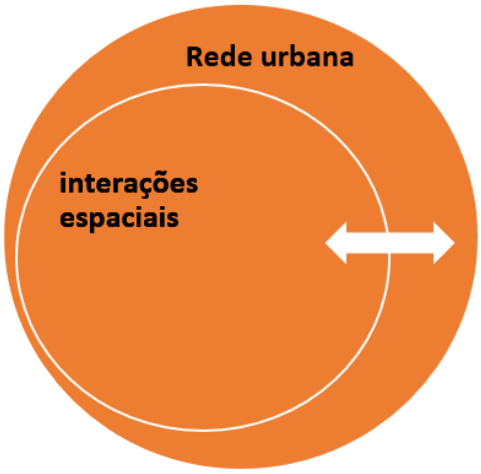
1

REDE URBANA, INTERAÇÕES ESPACIAIS E PARTICULARIDADES

Este capítulo se ocupa do tratamento teórico da concepção de rede urbana, apresentando os elementos básicos de seu entendimento e ressaltando sua inseparabilidade do conceito de interações espaciais, já que a realidade da rede somente se constitui diante da existência das articulações, conformando a natureza, a densidade e a hierarquia de suas conexões, ou seja, os pontos que a configuram. A rede urbana é apresentada enquanto uma entidade socioespacial e, portanto, sujeita às mesmas condições de funcionamento do espaço, autorizando, assim, sua interpretação mediante as categorias de análise estrutura, processo, função e forma, propostas por Santos (1996 e 2008c).

As interações espaciais são enfatizadas como item fundamental à compreensão da rede urbana, inclusive para a definição de sua forma, considerando o espaço a partir de uma perspectiva relacional, isto é, para além daquelas concepções que tomam o espaço em seu sentido absoluto e relativo, tal como abordado em Harvey (1980, 2012) e destacado mais adiante. Assim e como demonstrado na Figura 1, as interações espaciais são parte da rede urbana enquanto totalidade, sendo ao mesmo tempo expressão e condicionante da rede de cidades.

FIGURA 1: Esquema de representação da relação entre rede urbana e interações espaciais



FONTE: Elaboração própria.

Também é discutida a natureza dessas interações, com destaque para as de tipo hierárquico, mesmo sem desconsiderar àquelas relativas à heterarquia urbana (CATELAN, 2013). A ênfase na perspectiva hierárquica se deve a sua aplicabilidade no estudo da realidade concreta da rede urbana do Nordeste Paraense, desenvolvido

nos capítulos seguintes. Também é trabalhada a necessidade de vinculação das interações e, portanto, da própria rede urbana, com a ação de agentes e atores sociais concretos, que, articulados com os determinantes estruturais do sistema capitalista atual, definem a realidade da rede urbana e do próprio espaço.

Em seguida é explorada a condição da rede urbana enquanto importante elemento estruturador/estruturado da/pela região e é apresentada a categoria particularidade como elemento fundamental ao reconhecimento das cidades, da rede urbana e da região, o que permite se chegar à compreensão da diferença das cidades no âmbito da rede urbana, da rede urbana e da região mediante suas particularidades, enquanto um processo que constitui nas cidades, na rede urbana e na região características, inclusive e principalmente, àquelas relacionadas às interações espaciais, que as diferenciam de outras cidades, de outras redes urbanas e de outras regiões. Tais características envolvem tanto diferenças de grau, as desigualdades, como as relativas à hierarquia das cidades na rede urbana, e diferenças de natureza, diferenças propriamente ditas, qualitativas e não quantificáveis.

1.1 A CONCEPÇÃO E CONCEITUAÇÃO DE REDE URBANA

O termo rede não é uma novidade nos estudos geográficos. Em trabalhos clássicos do século XIX e do início do século XX já estavam presentes estudos desse tema, o que pode ser exemplificado pela abordagem desenvolvida por La Blache (1954), para quem as técnicas ligadas à mobilidade dos homens, como aquelas representadas pelas vias férreas, imprimiram a marca dos homens em todo o hemisfério Norte, onde o meio assim organizado condicionou inúmeras intervenções espaciais. Constata o autor, ao se referir às primeiras décadas do século XX, que: “todas as partes da Terra estão em comunicação, o isolamento é uma anomalia que lembra um desafio, e não apenas entre as regiões contíguas e vizinhas, mas também entre as longínquas, se estabelece contato” (pp. 40,41).

Entretanto, na atualidade, os estudos dedicados à temática das redes conhecem uma ampla proliferação e valorização, que se deve, sobretudo, à própria organização do espaço e da sociedade no mundo contemporâneo.

Essa valorização da concepção de rede é marcada, como esclarece Santos (2009a), por uma forte polissemia, cujo reflexo é uma grande imprecisão conceitual. Neste sentido, destaca duas grandes matrizes: uma que considera apenas a realidade

material das redes e outra que leva em conta também o dado social. Reconhecendo a grande complexidade inerente ao conceito em questão o posicionamento do autor apresenta efetiva coerência com a segunda matriz: “[...] a rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração” (SANTOS, 2009a, p. 262).

Apesar da consideração do autor possuir uma amplitude teórica que possibilita o alcance das redes em suas mais variadas manifestações, é importante esclarecer que existem redes de naturezas muito distintas, como as redes sociais, as redes técnicas e as redes urbanas, estas últimas, objeto da presente análise. As redes urbanas, inclusive, podem ser consideradas em patamar mais elevado de importância em relação às demais redes no que se refere às suas implicações para a organização do espaço, da economia e da sociedade não apenas porque com elas interagem, mas muitas vezes as condicionam. Sposito (2008), ao reconhecer o diferencial da rede urbana, destaca que esta é a manifestação mais completa do conceito de rede, já que permite a articulação de qualquer uma delas, como exposto no trecho a seguir.

> As redes de cidades podem atuar como nós das redes logísticas de transportes, ou até das redes de solidariedade, formadas como catalisadoras das aspirações das pessoas que migram, em todo o mundo, buscando emprego e, consequentemente, mudanças positivas na apropriação da renda e no conforto de sua existência (p. 147).

Os estudos da rede urbana no âmbito da ciência geográfica, segundo Corrêa (1989, p. 9), remontam ao último quartel do século XIX estando presente nos estudos da “[...] multifacetada geografia alemã, entre os geógrafos possibilistas franceses, [...] entre os geógrafos britânicos envolvidos com o planejamento urbano e regional [...]” e também nos estudos do determinismo ambiental norte-americano. Entre 1920 e 1955 ocorreu, segundo o autor, um aumento do interesse pelo tema: “algumas proposições teóricas e métodos operacionais são estabelecidos, e amplia-se o número de estudos empíricos. É deste período que aparecem, entre outras, as proposições de Christaller e de Mark Jefferson” (CORRÊA, 1989, p. 9).

Entretanto, é a partir de 1955 que se dá a grande expansão do debate sobre as redes urbanas, envolvendo, na visão de Corrêa (1989), tanto os estudos da denominada geografia teorético-quantitativa, quanto os trabalhos de Pierre George, no âmbito da geografia econômica. Também é neste período que os estudos de rede urbana começam a ser desenvolvidos no Brasil. Para Corrêa (1989),

> o desenvolvimento dos estudos sobre o tema em tela é contemporâneo, no após-guerra, da aceleração da urbanização e da redefinição da divisão internacional do trabalho, geradora de novas articulações funcionais e mudanças na rede urbana. Subjacente a isto está a retomada da expansão capitalista e a difusão do sistema de planejamento em sua dimensão espacial, envolvendo a rede urbana (p. 10).

Isto é, os estudos sobre a rede urbana contam com uma expressiva valorização contemporânea porque a realidade atual evidencia sua importância. Ela passou a ser, de acordo com nossa concepção, fundamental na organização de um mundo cada vez mais globalizado e que tem nas redes sua estratégia básica de funcionamento e nas cidades suas principais bases de gestão dos fluxos de diferentes tipos.

Apesar do amplo reconhecimento das implicações e dos papéis desempenhados pelas redes urbanas, no âmbito do pensamento geográfico a forma de abordagem do tema tem conhecido uma considerável variabilidade. Na visão de Corrêa (2006a), as principais contribuições aos estudos da rede urbana por parte dos geógrafos e de outros cientistas com pensamentos afins podem ser organizadas em cinco grandes abordagens: 1) Os estudos da diferenciação de cidades em termos de funções; 2) Pesquisa das dimensões básicas de variação dos sistemas urbanos; 3) Estudo da relação entre tamanho da população urbana e desenvolvimento; 4) Os estudos de hierarquia urbana; e, por fim, 5) As pesquisas centradas nas relações entre cidade e região. Os itens 1, 4 e 5 serão valorizados neste trabalho e compõem o quadro explicativo utilizado na análise da rede urbana do Nordeste Paraense e, portanto, serão enfatizados mais adiante.

As redes urbanas, um dos mais tradicionais objetos de estudo da geografia urbana, tem seu princípio fundante, como é da natureza das redes em geral, no funcionamento articulado, neste caso, no funcionamento articulado de centros urbanos. Como pode ser constatado na definição de Corrêa (2006a, p. 16): “entendemos por rede urbana, numa definição mínima e inicial, o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”.

De acordo com Corrêa (2006a) a constituição de uma economia globalizada somente foi possível devido à rede urbana e à crescente rede de comunicações a ela atrelada, “a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente” (p. 15). Ou seja, a citada articulação amplia seu escopo e suas escalas geográficas.

Essa compreensão da rede urbana essencialmente relacionada às articulações de centros urbanos, também está presente em Santos (2008a), ao enunciar que as redes urbanas “[...] são a expressão dos fluxos de população, das produções agrícolas e industriais e dos fluxos monetários de informação e de ordens” (p.172). E também está clara em Santos (2008b), que define a rede urbana como um “[...] conjunto de aglomerações produzindo bens e serviços junto com uma rede de infraestrutura de suporte e com os fluxos que, através desses instrumentos de intercâmbio, circulam entre as aglomerações” (p. 68). Essa alusão à relevância dos fluxos já direciona à indispensável consideração das interações espaciais, que receberão maior atenção a seguir.

Ainda na visão de Santos (2008a), as redes urbanas têm sua organização assentada em três elementos primordiais: as massas, os fluxos e o tempo. As massas dizem respeito à população, produção, poupança, consumo e equipamentos. Os fluxos são a grande expressão do poder, uma vez se constatando a necessidade do seu controle para a manifestação do poder. O tempo sendo o responsável por explicar as disparidades de realidades na rede urbana.

Corrêa (2006a) também valoriza fatores como o tempo, as disparidades e as conexões, entretanto, a partir de uma construção teórica bem específica. Para o autor a apreensão da natureza e do significado das redes urbanas pressupõe a consideração de quatro elementos fundamentais: a divisão territorial do trabalho, os ciclos de exploração, a forma espacial e a periodização.

Na construção teórica do autor, a rede urbana é ao mesmo tempo um reflexo e uma condição para divisão territorial do trabalho: “um reflexo na medida em que, em razão de vantagens locacionais diferenciadas, verifica-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional [...]”, que fornece papéis e características particulares aos centros urbanos e, assim, estruturando a própria natureza da rede urbana. Seria um reflexo da atuação dos diversos agentes sociais, que, em última análise, estão na base da divisão territorial do trabalho.

Por outro lado, a rede urbana também é condição para a divisão territorial do trabalho, pois esta depende das funções articuladas das cidades (bancos, serviços de transporte, comércio atacadista etc.), “[...] é via rede urbana que o mundo pode tornar-se, desigual e integrado” (CORRÊA, 2006a, p. 26). E é por meio da atuação das grandes metrópoles, cabeças de rede urbana, que “[...] investimentos e inovações

circulam descendentemente, criando e transformando, constante e desigualmente – de acordo com uma dinâmica interna ao capitalismo – atividades e cidades" (p. 27).

Com relação ao segundo elemento, os ciclos de exploração, esclarece Corrêa que cada cidade da rede urbana participa do processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente, do contrário, teria sua existência inviabilizada. Neste sentido, explica:

> [...] a rede de centros de distribuição, as localidades centrais, é, de fato, uma rede de drenagem de lucros. Trata-se, na verdade, do processo de realização do valor e do valor excedente, que é apropriado pela cidade. [...] O papel da cidade como centro difusor de desenvolvimento deve ser visto, na realidade, como o de centro a partir do qual o modo de produção capitalista se propaga e, ao fazê-lo, aparenta perpetuar-se (CORRÊA, 2006a, pp. 36-37).

Desse modo, os papéis distintos das cidades na estruturação da rede urbana também refletem as desigualdades na apropriação do valor, permitindo a interpretação da rede urbana como "[...] a forma sócio-espacial de realização do ciclo de exploração da grande cidade sobre o campo e centros menores" (CORRÊA, 1989, p. 53).

A forma espacial é a terceira dimensão que o autor propõe para alcançar a natureza da rede urbana. Como forma espacial a rede urbana seria "[...] uma expressão fenomênica particular de processos sociais que se realizam em um amplo território envolvendo mediações diversas que se realizam nas cidades" (CORRÊA, 1989, p. 37). Entre as formas espaciais assumidas pelas redes urbanas existem aquelas de natureza mais simples, como a rede urbana dendrítica e as de natureza mais complexa. O quarto e último aspecto considerado pelo autor diz respeito ao caráter mutável da rede urbana e, desse modo, à necessidade de sua periodização, isto é, "[...] da evidenciação dos momentos que caracterizam o processo de elaboração da rede urbana, bem como das formas criadas em cada momento" (p. 41).

Pode-se, assim, considerar, tal como se assume nessa tese, a rede urbana como uma realidade de grande complexidade e também de forte poder explicativo sobre processos sociais, econômicos e espaciais, já que a cidade assume um protagonismo muito evidente na atual organização do modo capitalista de produção e o seu funcionamento não é isolado, mas cada vez mais pautado pela articulação entre os espaços, ou mais precisamente, entre os centros urbanos.

1.1.1 A rede urbana: estrutura, processo, função e forma

Uma possibilidade de se aproximar da apreensão dessa complexidade e importância da rede urbana é por meio das categorias de análise da realidade socioespacial propostas por Santos (1996 e 2008c): estrutura, processo, função e forma; como evidencia Corrêa (1989, pp. 70, 71):

> A rede urbana pode ser considerada como *forma* espacial através da qual as funções urbanas se realizam. Estas *funções* – comercialização de produtos rurais, produção industrial, vendas varejistas, prestação de serviços diversos etc. – reportam-se aos *processos* sociais, dos quais a criação, apropriação e circulação do valor excedente constitui-se no mais importante, ganhando características específicas na *estrutura* capitalista.

Dessa forma, a compreensão da rede urbana requer a consideração de elementos de naturezas diversas e em escalas variadas, desde fatores próprios da cidade, construídos na escala intraurbana, passando pela escala regional e chegando ao âmbito nacional e mundial. Esta última, como manifestação das características da estrutura capitalista. De fato, essas categorias são fundamentais para se compreender a relação do espaço com a sociedade e, da mesma forma, são aplicáveis à compreensão da rede urbana, um componente do espaço inseparável da dinâmica social.

Segundo Santos (2008c, p. 69) a "estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou produção" e, portanto, condiciona qualquer evento ou elemento de âmbito social que, nesta condição, também compõe esse todo representado pela estrutura. A estrutura, em nossa história presente, condiz com as características e funcionamento geral do modo capitalista de produção, cujas determinações gerais implicam em todas as dimensões da vida social, inclusive na espacial. A apreensão da sociedade em sua totalidade somente se faz a partir do uso da categoria estrutura, como destaca Santos (1996, p. 177), "a noção de totalidade é inseparável da noção de estrutura, sem o que estaremos trabalhando com uma totalidade cega e confusa".

Desse modo, a rede urbana para ser entendida precisa ser considerada como expressão de forças gerais, de caráter estrutural, como resultado da reprodução das relações capitalistas de produção, o que justifica a visão de Corrêa (2006a), da rede urbana como meio para realização da produção, da circulação e do consumo. Em função dessa condição é que "a rede urbana constitui-se simultaneamente em um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho" (CORRÊA, 1989, p.

48). Divisão esta fundamental à efetivação da característica desigual e combinada do desenvolvimento da sociedade capitalista.

Entretanto, a apreensão da rede urbana como parte integrante da realidade socioespacial, não pode limitar-se às determinações estruturais, é preciso considerar as demais categorias. Assim, o processo, uma segunda categoria, "pode ser definido como uma ação contínua desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança" (SANTOS, 2008c, p. 69). É a consideração da dinâmica social, das transformações, das rupturas, das continuidades.

A aplicação da categoria processo à análise da rede urbana pressupõe a sua compreensão como uma realidade em permanente transformação, em estruturação ou em reestruturação[1]. Reforça a necessidade de se conhecer a gênese e o processo de constituição da rede urbana sob pena de não se entender o seu funcionamento presente. Para Corrêa (1989) o principal processo a permear a rede urbana é a criação, apropriação e circulação do valor excedente. Segundo o autor:

> Para que a circulação seja efetivada torna-se necessária a existência de vários pontos no território. Estes pontos são os centros urbanos. Neles verificam-se o processo de tomada de decisão, a concentração, beneficiamento, armazenamento, transformação industrial, vendas no atacado e varejo, a prestação de uma gama cada vez maior e mais complexa de serviços ligados à reprodução social, e parcela ponderável do consumo final. Estes centros urbanos apropriam-se do valor excedente que circula e criam novos valores (p. 52).

Harvey (1980) faz uma argumentação semelhante. Para ele "as cidades são formas criadas e produzidas para mobilização, extração e concentração geográfica de quantidades significativas do produto excedente socialmente definido" (p. 214).

Outros processos inerentes à rede urbana também serão enfatizados neste trabalho. É o caso dos processos de metropolização do espaço, de dispersão metropolitana e de centralização. O primeiro, a metropolização do espaço, marca

[1] Soja (1993) oferece importante contribuição à compreensão dos processos de estruturação e reestruturação urbana. Associando a primeira à noção de continuidade e a segunda à ideia de ruptura, sempre relativa, destaca que "[...] a reestruturação deve ser considerada originária de e reativa a graves choques nas situações e práticas sociais preexistentes [...]" (p. 194). A reestruturação não seria uma mudança completa, ela implicaria "[...] fluxo e transição, posturas ofensivas e defensivas, e uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança" (p. 194). Outra contribuição relevante para o debate está em Sposito (2007), que propõe uma distinção entre estruturação/reestruturação urbana e estruturação/reestruturação da cidade. No primeiro caso se faz referência às dinâmicas e aos processos condizentes com os espaços regionais e/ou estabelecidos no âmbito das redes urbanas; no segundo caso, a alusão é às dinâmicas e aos processos que se dão na escala intraurbana.

profundamente a rede urbana contemporânea e, na visão de Lencioni (2013), diz respeito ao processo pelo qual os espaços, mesmo não metropolitanos, assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole. Trata-se, nesses moldes, de um processo bastante amplo, diretamente associado ao fenômeno da globalização[2] e às suas consequências na modernização dos espaços, nas mudanças dos modos de vida e dos costumes e nas reorientações das estratégias de reprodução do capital.

Outra forma de compreender a metropolização se refere a sua compreensão enquanto processo de produção da metrópole, como em Di Méo (2008). Nesta perspectiva, a metropolização somente estaria em espaços não metropolitanos diante da ocorrência nesses de processos de conversão em espaços metropolitanos. Assim, a metropolização do espaço equivaleria à dispersão metropolitana, aqui considerada como uma expansão das características metropolitanas, mas tendo uma metrópole como centro diretamente irradiador do processo. Trata-se, de fato, de um processo de expansão da metrópole. Esse debate será melhor realizado no capítulo 3.

Já a centralização é um processo inerente à compreensão da rede urbana como uma rede de localidades centrais. A centralidade se refere ao grau de importância de um centro urbano a partir de suas funções centrais. De acordo com Corrêa (1989, p. 24), analisando as proposições de Walter Christaller,

> A hierarquia das localidades centrais expressa um padrão hierárquico sistemático e acumulativo de funções centrais: à medida que se eleva o nível da hierarquia verifica-se um acúmulo, em cada nível, das funções centrais dos níveis inferiores mais algumas que definem o nível hierárquico em consideração.

Assim, o acúmulo de funções centrais é fator fundamental da diferenciação, por exemplo, entre uma metrópole, uma cidade média e uma pequena cidade.

---

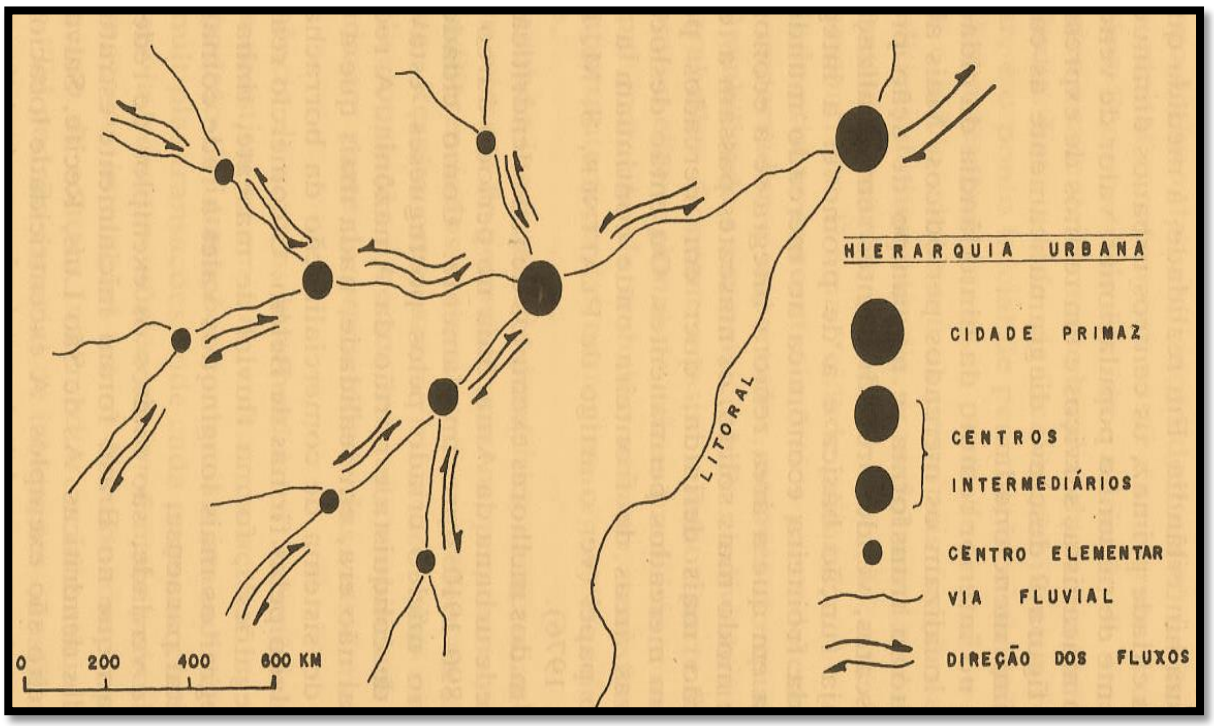
[2] Ortiz (1994) apresenta uma importante análise do mundo globalizado. Com base em uma diversidade de autores, demonstra o processo de globalização como uma forma mais avançada e complexa de um já antigo processo de internacionalização do capital. A globalização implicaria uma certa integração funcional entre as atividades econômicas dispersas pelo planeta. O termo é usado pelo autor para se referir a processos econômicos e tecnológicos, enquanto que as dinâmicas de cunho cultural são referidas pela noção de mundialização.
Santos (2000) se constitui enquanto uma influente abordagem do processo de globalização e também o evidencia enquanto "[...] o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista" (p. 23). Qualificada como perversidade, a globalização estaria relacionada à emergência de um mercado dito global e de processos políticos condizentes com seus preceitos. Sua arquitetura seria explicitada por fatores como: unicidade técnica, convergência dos momentos, cognoscibilidade do planeta e pela existência de um motor único – a mais-valia globalizada.

Entretanto, essas funções centrais, e, portanto, a própria centralidade, estão sujeitas ao processo histórico, são dinâmicas e mutáveis, por isso, a insistência no processo de centralização.

Mas ao falar de funções centrais, já se está tratando da terceira categoria de análise da rede urbana, a função, que se refere “[...] a uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa” (SANTOS, 2008c, p. 69). A busca de classificar as cidades de acordo com a função cumprida no bojo da rede urbana constitui uma linha clássica de estudos. Corrêa (1989) destaca a evolução dos clássicos estudos das funções dos centros para a pesquisa das dimensões básicas de variação das cidades ou dos sistemas urbanos, no qual os centros urbanos são agrupados segundo suas características fundamentais, considerando as funções urbanas e fatores de cunho social, econômico e político.

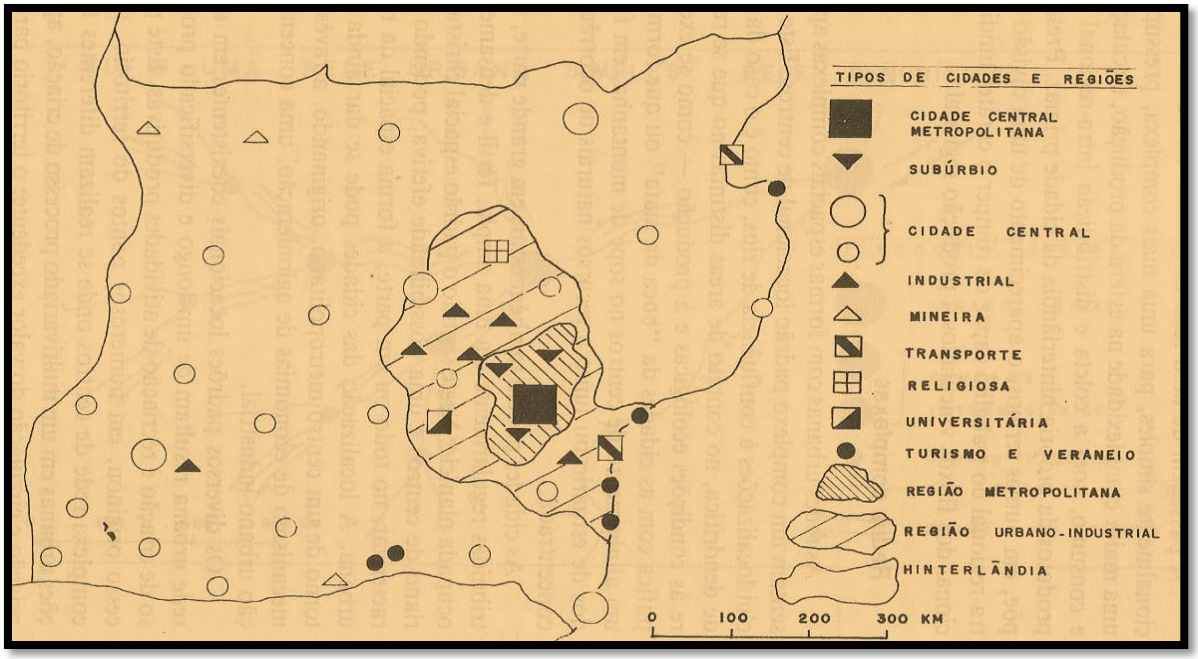
Por fim, como ensina Santos (2008c), a forma, aqui considerada a quarta categoria de análise da rede urbana, se define como o aspecto visível de uma coisa, um determinado arranjo de objetos. Corrêa (1989) aponta duas formas distintas da rede urbana: a rede urbana dendrítica (Figura 2) e a rede urbana complexa (Figura 3).

FIGURA 2: Rede dendrítica: forma simples da rede urbana



FONTE: Corrêa (1989).

FIGURA 3: Representação hipotética de uma forma complexa de rede urbana



FONTE: Corrêa (1989).

A rede urbana dendrítica (Figura 2) consiste na forma mais simples da rede urbana e tem uma origem colonial. Para Corrêa (1989):

> Seu ponto de partida é a criação de uma cidade estratégica e excentricamente localizada face a uma futura hinterlândia. Esta cidade, de localização junto ou próximo ao mar, é o ponto inicial de penetração e conquista do território à sua retaguarda, e sua porta de entrada e saída (p. 72).

Estão entre as principais características da rede urbana dendrítica, segundo Corrêa: uma cidade primaz que concentra a maior parte do comércio atacadista exportador e importador, da renda e do mercado de trabalho; grande número de pequenos centros urbanos; e ausência ou insuficiência de centros intermediários.

A segunda forma de rede urbana, a complexa (Figura 3), possui um complexo padrão locacional dos centros, podendo estar junto a rios, na confluência de áreas distintas, distribuídas em amplas planícies etc. e resulta de um longo e diversificado processo de criação e recriação de atividades produtivas. Pode ser definida como "[...] uma complexa rede de centros onde se realizam diferentes funções urbanas em um multivariado processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente" (CORRÊA, 1989, pp. 76, 77). Diante de uma complexa tipologia dos centros urbanos se estabelecem padrões locacionais variados, justificando a

conclusão de Corrêa de que “complexidade da forma espacial da rede urbana e complexidade funcional são correlatas”.

Existem outras formas possíveis de serem reconhecidas na rede urbana, como destaca Corrêa (2006b) que cita os tipos: solar, dendrítico, christalleriano, axial, circular e de múltiplos circuitos. O reconhecimento dessas formas responde, entre outros fatores, ao padrão das interações espaciais, que, em última análise, é o que dá realidade à rede urbana e serão trabalhadas na próxima seção.

Quanto às categorias estrutura, processo, função e forma, propostas por Santos (1996 e 2008c) para a análise socioespacial e por Corrêa (1989) para o estudo da rede urbana, enquanto parte integrante e de extrema relevância dessa mesma realidade socioespacial, apesar de terem sido aqui expostas separadamente, elas somente ganham sentido quando utilizadas de forma dialeticamente articulada. Qualquer tentativa de consideração de uma das categorias em detrimento de outra poderá acarretar numa visão excessivamente parcial da realidade ou num determinismo reducionista, como, por exemplo, o registrado em certas tradições do pensamento geográfico, da forma sobre as demais esferas da sociedade. O trecho de Santos (2008c, p. 67) representa bem essa posição:

> [...] sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas. Todavia, se examinarmos apenas uma fatia de tempo homogêneo, careceremos de um contexto em que possamos basear nossas observações, uma vez que a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos.

Desse modo, a compreensão da realidade socioespacial depende da consideração das categorias estrutura, processo, função e forma dialeticamente articuladas. Esses termos, disjuntivos, mas associados, vistos individualmente representam apenas realidades parciais e limitadas. Já, em conjunto e relacionados entre si, “[...] constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 2008c, p. 71).

Sendo a rede urbana um fenômeno inegavelmente espacial, ela entra neste mesmo cenário, assim como o espaço geográfico em geral, acarretando para sua compreensão a indispensabilidade da adoção dos mesmos procedimentos descritos.

1.1.2 A natureza dialética da rede urbana enquanto realidade espacial

A análise da rede urbana por meio das categorias estrutura, processo, função e forma somente se torna possível por ser a rede urbana parte integrante da dinâmica espacial. Dessa forma, falar da rede urbana é, antes de mais nada, tratar do espaço. Um espaço social, cuja realidade se estabelece no âmbito da sociedade como totalidade. Um espaço entendido como dimensão da sociedade, dialeticamente articulado com ela, sendo ao mesmo tempo, sua parte integrante e guardando certa especificidade no seu bojo. Assim, a apreensão da concepção de espaço se impõe como pré-requisito à compreensão da natureza da rede urbana.

O espaço geográfico é o espaço social e historicamente produzido, onde o homem desenvolve sua vida, é a morada e lugar de trabalho do homem. Na visão de Santos (1996, p. 122), deve ser entendido como "[...] um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e de funções".

Desse modo, a definição de espaço não pode, de forma alguma, desconsiderar a imbricação que as formas possuem com o processo histórico e com a vida social, o que também é evidenciado em Souza (1997, p. 22), quando argumenta que o espaço é o fruto da transformação da natureza pelo trabalho social, construído e alterado em graus variados pela intervenção do homem, não sendo apenas um espaço abstrato, mas sim resultado de uma construção concreta nos marcos de uma dada sociedade.

Santos (1996, p. 130) propõe que o espaço geográfico seja reconhecido enquanto um fato, um fator e uma instância social, pois ao mesmo tempo em que se define pelo conjunto, a sociedade também o define. É a um só tempo produtor e produto, determinante e determinado e, ao mesmo tempo em que alcança significação, a confere às coisas.

De um lado, o espaço é um fato social porque consiste em uma realidade objetiva, uma vez que se impõe aos indivíduos como um resultado das relações historicamente realizadas. De outro lado, é um fator social por possuir uma tendência inerente à organização espacial de se fazer reproduzir suas principais linhas de força. Reside nessa constatação a explicação para o fato das redes urbanas mais densas tenderem a aprofundar sua densidade e sua condição de centralidade em relação a outras redes urbanas menos densas, com pouco dinamismo econômico e, portanto,

com menor diversidade de níveis hierárquicos de centros. As primeiras, enquanto espaços do mandar (SANTOS; SILVEIRA, 2002), tendem a se manter e a se adequar mais rapidamente às mudanças nas lógicas de produção, circulação e consumo, enquanto que as segundas, espaços do fazer, apresentam maior dificuldade de converter sua organização às novas lógicas do mercado e acabam, por isso, se mantendo como espaços controlados por agentes externos.

Desse modo, o espaço é duradouro, suas formas apresentam resistência às mudanças, não se desfazendo de forma imediata à mudança de processos, ocasionando, inclusive, a adequação de determinados processos às formas preexistentes. Assim, o espaço é um registro, um testemunho de um momento do modo de produção, como destaca Santos (1996, p. 139),

> [...] quando um novo momento – momento do modo de produção – chega para substituir o que termina, ele encontra no mesmo lugar de sua determinação (espacial) formas preexistentes às quais ele deve adaptar-se para poder determinar-se. De logo, pode-se falar do espaço como condição eficaz e ativa da realização concreta dos modos de produção e de seus momentos. Os objetos geográficos aparecem em localizações, correspondendo aos objetivos da produção em um dado momento e, em seguida, por sua própria presença, eles influenciam os momentos subsequentes da produção.

O reconhecimento de toda essa relevância do espaço enquanto componente da realidade social dá suporte a sua caracterização, segundo Santos (1996), enquanto uma instância social. A persistente negação dessa condição pela literatura científica, inclusive por aqueles que consideram a sociedade como uma estrutura ou um sistema, levou o autor a buscar a compreensão das características que definem uma instância social e a verificar se tais atributos também se identificam no espaço. Após fazer este paralelo entre os atributos inerentes a uma instância da sociedade e as características do espaço, Santos chega a constatação desse enquanto instância social, pois

> [...] o espaço, como as outras instâncias sociais, tende a reproduzir-se, uma reprodução ampliada, que acentua os seus traços já dominantes. A estrutura espacial, isto é, o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante. E como as outras instâncias, o espaço embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia que se manifesta por meio de leis próprias, específicas de sua própria evolução (p.145).

O espaço como uma instância social e a sociedade como conjunto, isto é, como totalidade, seriam, assim, fatores dialeticamente articulados, em permanente

interação, ao mesmo tempo complementares e contraditórios em sua tarefa de compor a realidade social. Por meio da dialética é possível interpretar a complexa dinâmica do espaço, pois esta inclui, necessariamente, a ideia de movimento na história, já que como resultado da "[...] confrontação entre tese e antítese, a síntese contém aspectos positivos da tensão anterior [...]" (SPOSITO, 2004, p. 44). A dialética, numa perspectiva materialista, como evidencia Cheptulin (1982), tem suas preocupações voltadas para as "[...] formas gerais do ser, os aspectos e os laços gerais da realidade, as leis do reflexo desta última na consciência dos homens" (p. 01), o que, claramente se aplica à análise do espaço.

Em outros termos, uma determinada estrutura espacial ao ser colocada frente a frente com novos processos oriundos da sociedade cria uma tensão, que ao mesmo tempo em que se instaura como uma oposição, contradição, se constitui como criadora de uma nova realidade e de uma nova estrutura espacial. Essa compreensão do espaço está inscrita numa interpretação dialética e, como bem enfatiza Sposito (2004, p. 45), a dialética enquanto

> [...] ciência das leis gerais do movimento e do desenvolvimento da natureza, da sociedade e do pensamento humanos, possui três leis, amplamente conhecidas por aqueles que têm um mínimo de familiaridade com o marxismo, que assim podem ser resumidas: (1) a transformação da quantidade em qualidade e vice-versa; (2) a unidade e interpenetração dos contrários, e (3) a negação da negação.

Neste sentido, o surgimento de determinadas qualidades no corpo da sociedade pode resultar em transformações mais amplas de sua organização, da mesma forma que, o avolumar de determinados eventos pode gerar mudanças qualitativas em seu interior, o que demonstra o poder transformador das contradições e negações.

Uma abordagem da concepção de espaço a partir de uma perspectiva dialética pode, também, ser encontrada em Soja (1993). Para o autor, o espaço não é nem uma estrutura separada nem um simples reflexo da estrutura de classes que marca a sociedade, mas sim um componente articulado dialeticamente com as relações de produção gerais. Nas palavras de Soja,

> A estrutura do espaço organizado não é uma estrutura separada, com suas leis autônomas de construção e transformação, nem tampouco é simplesmente uma expressão da estrutura de classes que emerge das relações sociais (e, por isso, a-espaciais?) de produção. Ela representa, ao contrário, um componente dialeticamente definido das relações de produção

> gerais, relações estas que são simultaneamente sociais e espaciais (1993, p. 99).

Da mesma forma, Santos (1996), como apresentado anteriormente, já assumia essa postura dialética ao tratar da concepção de espaço. Contudo, em obra mais recente, essa compreensão aparece mais claramente desenvolvida. Para Santos (2009a, p. 63) “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”.

Na dialética assim delimitada, os sistemas de objetos e os sistemas de ações só podem ser compreendidos se não forem considerados isoladamente, ou seja, só podem ser apreendidos se considerados enquanto formadores de uma totalidade, o espaço, já que vivem em uma interação constante, onde os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes, conferindo a partir dessa interação a dinamicidade característica do espaço.

Segundo o autor, sistemas de objetos cada vez mais artificiais, dinamizados por sistemas de ações igualmente artificiais, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes, passam a ser a marca fundamental do conteúdo do espaço na atualidade. Esses sistemas técnicos contemporâneos, que, segundo Santos (1994, p. 91), criam “[...] sobre a face da terra uma área de combate que é, ao mesmo tempo, a base da dinâmica e o substrato da dialética do espaço”; encontram no espaço urbano, ao mesmo tempo, um espaço essencial e resistente aos seus interesses, que se recusa à difusão rápida devido a materialização de tempos distintos, que dão vida a “[...] comportamentos econômicos e sociais diversos” (p. 96).

Portanto, a rede urbana consiste numa realidade inegavelmente espacial, possuindo a mesma natureza do espaço do qual é parte indissociável. A rede urbana é, assim como o espaço em geral, composta por sistemas de objetos, ela em si é um grande sistema de objetos, se se considera os centros urbanos como tais; mas esse sistema de objetos somente ganha sentido por ser dinamizado por sistemas de ações, ou seja, a rede de cidades existe por conta das funções desempenhadas pelos centros, pelas atividades que eles abrigam, pela ação de agentes concretos (empresas, órgãos estatais, movimentos sociais etc.), enfim, pela dinâmica social que os preenche.

Desse modo, a análise da rede urbana é, antes de mais nada, um estudo do espaço. Um espaço construído na dialética com a totalidade social. Por isso, analisar a rede urbana é, necessariamente, falar de formas, mas é também falar de relações e de ações. A natureza da rede urbana é inseparável da noção de conexão, de articulação, daí resulta a indispensabilidade de se conhecer as formas de interação entre os centros urbanos para se apreender essa natureza da rede urbana.

1.2 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS E SUA INDISPENSABILIDADE NA CONSTITUIÇÃO DA REDE URBANA

A cidade, de acordo com a abordagem desenvolvida por Camagni (2005, p. 17), considerada no âmbito do sistema urbano como um todo, tem o papel de "[...] nó de uma rede transterritorial de relações e transações, facilitadas pela existência de redes físicas de transporte e comunicação"[3]. A cidade do capitalismo contemporâneo assume cada vez mais a condição de nó de relações e interações das mais diversas naturezas, desde as de caráter estritamente social até aquelas mais diretamente econômicas.

Essa constatação reforça a necessidade de análise desse relacionamento entre as cidades para entender processos das mais diversas ordens e escalas, desde aqueles inerentes ao espaço interno da cidade até processos em escala mundial, já que as grandes determinações ao funcionamento do processo de globalização estão diretamente ligadas aos papéis que certas cidades são levadas a desempenhar, as chamadas cidades globais. As investigações desse relacionamento entre as cidades podem ser realizadas por meio da concepção de interações espaciais, um conceito que remonta a obras clássicas da Geografia, mas que tem conhecido novos usos e aprofundamentos recentes.

Ullman (1980) está entre os clássicos que tratam de interações espaciais. Para o autor, as interações espaciais se constituem no próprio objeto da análise geográfica, possuindo um potencial explicativo superior ao de muitas concepções usadas na Geografia e que conduzem a uma leitura estática da realidade. Considera que o cerne da geografia humana se refere aos conceitos de sítio e de situação e que este último é abarcado pelo conceito de interação espacial. Nas palavras do autor:

[3] No original: "[...] nodo de una red transterritorial de relaciones y de transacciones, facilitadas por la existencia de redes físicas de transporte y comunicación".

> Talvez a contribuição intelectual essencial da geografia humana possa ser resumida pelos conceitos de sítio e situação. Sítio refere-se ao local, às condições de área subjacentes, e leva à definição de geografia como o estudo das "relações entre o homem e o meio ambiente." Situação se refere aos efeitos de uma área, ou melhor, aos fenômenos em uma área ou em outra. Isso deveria centrar-se logicamente nas conexões entre as áreas e nos levar a termos como "circulação" e "interdependência regional," ou a aspectos específicos tais como "difusão" ou "centralização".
> Este conceito situacional é definido aqui como "interação espacial", e pretende ser um conceito mais positivo e dinâmico do que qualquer situação, relacionamento ou mesmo circulação. Em certo sentido, fornece um "motor" para conceitos de situação (ULLMAN, 1980, p. 13)[4].

Assim, interação espacial, para este autor, se constitui enquanto um conceito associado ao de situação espacial, ou seja, que se volta à análise de conexões, de relacionamentos, de movimentos, da circulação entre locais, enfim, às diversas atividades e ações que interligam espaços. Com isso, o conceito seria importante instrumento para analisar processos como interdependência entre regiões, difusão e centralização.

Ullman (1980) expõe que os tratamentos dados até então pela Geografia às interações espaciais são pouco operacionais e, portanto, oferecem reduzidas ferramentas para medir e classificar essas interações. Diante disso, o autor propõe o que chamou de ‘sistema explicativo’ das interações espaciais, que possuiria três bases fundamentais: a complementaridade, a oportunidade de intervenção e a distância, como explica resumidamente no trecho:

> [...] um sistema que explique a interação material pode se basear em três fatores: (1) *complementaridade* – uma função de área de diferenciação espacial promovendo interação espacial; (2) *complementaridade intervencionista* (ou “oportunidades”) entre duas regiões ou lugares; (3) *distância*, medida em termos reais incluindo custo e tempo de transporte e efeito do melhoramento de facilidades (ULLMAN, 1980, p. 18)[5].

---

[4] No original: “Perhaps the essential intellectual contribution of human geography can be summarized by the concepts of site and situation. Site refers to local, underlying areal conditions and leads to defining geography as the study of the “relations between man and the environment”. Situation refers to the effects of one area, or rather phenomena in one area, on another area. It should logically focus on the connections between areas and leads to such terms as “circulation” and “regional interdependence” or to specific aspects such as “diffusion” or “centralization”.
This situational concept is defined here as “spatial interaction”, and is intended as a more positive and dynamic concept than either situation, relations, or even circulation. In a sense it provides a “motor” for situation concepts”.

[5] No original: “[...] a system explaining material interaction can be based on three factors: (1) *complementarity* – a function of areal differentiation promoting spatial interaction; (2) *intervening complementarity* (or “opportunities”) between two regions or places; (3) *distance*, measured in real terms including cost and time of transport and effect of improvement in facilities”.

A complementaridade seria fundamental à interação espacial e resultaria da diferenciação entre duas áreas e do suprimento da demanda de uma pela outra. A complementaridade de intervenção ou oportunidade de intervenção enfatiza o poder da intervenção, seja por parte do Estado ou da iniciativa privada, de favorecer ou impossibilitar a interação entre duas áreas. E, por fim, a distância, considerada em termos de tempo e custo, interfere decisivamente nas interações, podendo impossibilitá-las, gerando, com isso, a substituição do produto[6] que seria objeto da interação por outro que se encontre em situação mais favorável.

É possível perceber que o sistema explicativo de Ullman (1980) está muito mais voltado às interações por meio de mercadorias. Entretanto, o autor afirma se aplicar também às interações a partir do deslocamento de pessoas. Catelan (2013), mediante análise atenta da obra de Ullman, reconhece contribuições do autor, como a valorização da dimensão temporal das interações, da base territorial, da distância e da complementaridade entre áreas. O trecho a seguir esclarece a visão de Catelan sobre a obra de Ullman e ajuda na compreensão das possibilidades de seu uso na atualidade.

> Em *Geography as spatial interaction*, Ullman (1980) tomou como referência, para compreender as interações espaciais, a diferenciação de áreas, ou seja, como cada área, salvaguardadas as escalas geográficas presentes nelas, adquire especificidades, num movimento que as diferencia de outras áreas, devido às funções e atividades desempenhadas pelos agentes que nelas operam. Assim, o autor relaciona-as buscando discutir como podemos observar as interações espaciais à medida que a diferenciação vai aumentando ou diminuindo entre essas áreas. A partir disso, ele oferece uma visão relevante quando se propõe a pensar, por meio da diferenciação entre áreas, como as interações ocorreriam dentro e fora delas (CATELAN, 2013, pp. 47-48).

Desse modo, fica clara a grande relevância da retomada da obra de Ullman e de seu uso na atualidade, especialmente, por propor uma análise geográfica centrada no movimento, nos fluxos, nas interações, fatores que só aumentaram em importância com o aprofundamento do processo de globalização.

---

[6] O termo produto é aqui usado no sentido de mercadoria, já que, apesar de possuir outras aplicações, as interações espaciais analisadas por Ullman (1980) estão muito mais atreladas aos deslocamentos de mercadorias entre espaços distintos.

Com relação às obras mais recentes, um dos trabalhos sobre interações espaciais a merecer destaque, é o de Corrêa (1997), que assim define as interações espaciais:

> As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (p. 279).

A concepção de Corrêa é bastante ampla, não apresentando restrição aos fluxos econômicos, mas abarcando dinâmicas essencialmente sociais ao se referir aos deslocamentos de pessoas, cujas motivações podem ser as mais diversas, apesar do destaque de atividades como trabalho e estudo. Camagni (2005) expõe uma caracterização das interações espaciais bastante assemelhada à definição anteriormente enunciada.

> Toda atividade localizada sobre o espaço físico, seja esta uma unidade de produção, uma unidade demográfica ou uma cidade, desenvolve com o entorno que a rodeia uma complexa rede de relações bidirecionais que tem lugar em múltiplos níveis. Por um lado, ao redor desta atividade se materializa um complexo campo de forças de atração, de irradiação, de repulsão, de cooperação que fornece, por assim dizer, a energia de base para o funcionamento (e mesmo a existência) do sistema territorial. Por outro lado, todas as atividades localizadas no entorno exercem, por sua vez, uma influência sobre o primeiro centro através dos canais mais diversos [...] (p. 79).

A caracterização de Camagni frisa o caráter bidirecional das relações, a partir da consideração de um ponto específico, que, ao mesmo tempo é emissor de uma ação, mas também é receptor, uma vez que o entorno, que recebe a primeira ação, não é passivo diante dela, porém atua gerando uma resposta ao primeiro centro o que, desse modo, configura a realidade da interação. Portanto, a interação não é apenas o fluxo, é mais que isso, é uma conexão transformadora entre pelo menos dois espaços distintos que interfere na conformação de ambos.

Vem daí sua importância para a análise espacial, outro aspecto a ser salientado dessa passagem de Camagni, já que as interações espaciais possuem grande importância na estruturação do próprio espaço, ou do sistema territorial, como prefere o autor, considerando essas interações não como processos que se dão no espaço, mas como inerentes ao espaço, componentes de sua totalidade.

Essa interpretação está diretamente associada à compreensão do espaço de um ponto de vista relacional. E muitas são as interpretações significativas da concepção de espaço que tem acentuado o seu caráter relacional, como a de Santos (2009a), já abordada anteriormente, na qual a dialética entre objetos e ações é formadora do espaço enquanto totalidade.

Na mesma perspectiva se insere a formulação de Harvey (2012) a respeito do espaço relacional. Argumenta o autor que espaço e tempo não existem externamente aos processos que os definem.

> Processos não ocorrem no espaço mas definem seu próprio quadro espacial. O conceito de espaço está embutido ou é interno ao processo. [...] A noção relacional do espaço-tempo implica a ideia de relações internas; influências externas são internalizadas em processos ou coisas específicos através do tempo. Um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido em referência apenas ao que existe somente naquele ponto. Ele depende de tudo o que acontece ao redor dele (p. 12).

Desse modo, as interações espaciais entre as cidades são componentes da própria realidade dessas cidades, especialmente, da realidade constituída pelo conjunto delas em uma escala regional. Entretanto, é pertinente realçar que as interações espaciais são processos e, como tais, não ocorrem desagregados da sociedade, ao contrário, são geradas pelos interesses, conflitos e práticas da sociedade a partir de seus agentes e atores. Isto posto, é possível identificar a origem das interações espaciais nas ações de sujeitos sociais concretos, como pessoas em suas práticas cotidianas, instituições e empresas, como será destacado em seção posterior. De forma alguma, aqui se quer dar ao espaço a condição de agente social, o que pode, de alguma forma se perceber na expressão interação espacial, mas reconhecer a dialética socioespacial, isto é, a impossibilidade de separar a atuação de agentes e atores sociais de sua condição espacial, pois, ao mesmo tempo em que se reconhece a importância da atuação de agentes e atores sociais, também se verifica a necessidade de se entender esses agentes e atores a partir de sua condição espacial. Assim, a dialética espaço/sociedade constitui a natureza das interações espaciais.

Corrêa (1997) assim se pronuncia quanto à imprescindível incorporação da sociedade em seu movimento na análise das interações:

> No que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente

> identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares (p. 280).

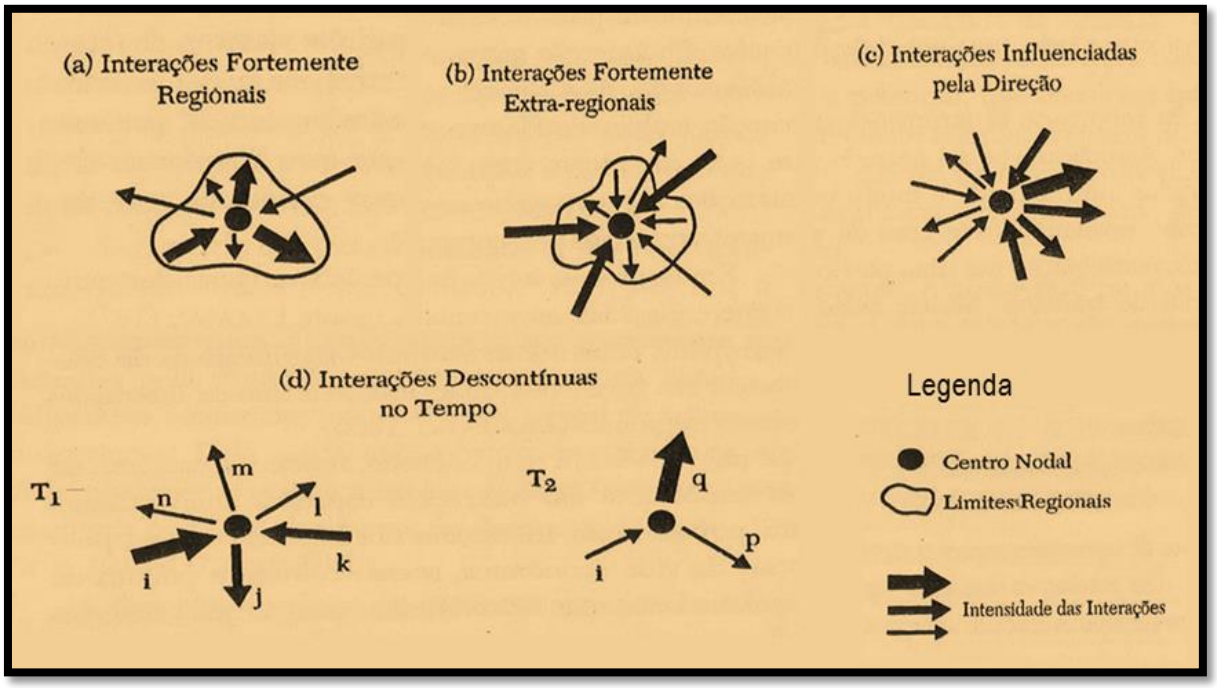
Por conseguinte, as interações espaciais na atualidade, por se darem no contexto das relações capitalistas de produção, muito mais criam e recriam diferenciações e desigualdades do que contribuem para homogeneização e equidade, daí o grande volume de estudos envoltos na problemática da hierarquia entre os centros urbanos, como será enfocado mais adiante. Antes disso, cabem alguns comentários a respeito das formas espaciais assumidas pelas interações.

Os fluxos que promovem a articulação dos diversos fixos (unidades industriais, lojas, ou mesmo cidades etc.), ou seja, as interações espaciais são caracterizadas, segundo Corrêa (1997), "[...] por lógicas que lhe conferem regularidades espaço-temporais que se reportam à organização social e a seu desigual movimento de transformação" (p. 295). Essa natureza das interações está apresentada na Figura 4, na qual as representações partem de uma simplificação que identifica um único centro de onde partem as ações e onde outras são recepcionadas. Os fluxos que compõem as interações seriam referentes a matérias-primas, produtos industrializados, pessoas, lucros, informações etc.

O item (a) representa as interações de caráter fortemente regional, onde as relações internas à região são relativamente intensas, ao passo que os relacionamentos com os espaços exteriores são mais raros. Apesar de mais marcantes no passado, em realidades caracterizadas pelo meio técnico[7] (SANTOS, 2009a), esse tipo de interação continua presente em amplas regiões do planeta.

[7] Segundo Santos (2009a) a história do meio geográfico (ou do espaço) pode ser dividida em três etapas: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico-científico-informacional. O meio natural é marcado pela supremacia da natureza diante da incipiência das técnicas do homem, as relações são basicamente locais e as transformações impostas ao meio muito reduzidas. O meio técnico evidencia a emergência do espaço mecanizado, os objetos são cada vez mais culturais e técnicos, mas com grande variação entre os países. "O componente internacional da divisão do trabalho tende a aumentar exponencialmente" (p. 237). O meio técnico-científico-informacional se afirma a partir dos anos 1970. Marcado por uma profunda relação entre técnica e ciência, também explicita a supremacia do mercado, que se torna cada vez mais um mercado global fortemente caracterizado pelo poder da informação. Apesar desses meios geográficos se apresentarem como hegemônicos cada um em certo momento da história humana, eles não são mutuamente excludentes, desse modo, na atualidade é possível observar a existência de áreas associadas ao meio natural e ao meio técnico, apesar da hegemonia ser exercida por um meio técnico-científico-informacional.

FIGURA 4: Padrões de interações espaciais e sua variabilidade espaço-temporal



FONTE: Corrêa (1997).

A segunda representação, item (b), faz alusão ao oposto do primeiro item, interações de caráter fortemente extra-regionais. Essas interações, que, em geral se fazem a longa distância, se dão a partir de centros especializados em determinados serviços ou em certa produção industrial. A condição de especialização não confere grande centralidade ao centro urbano na rede de localidades centrais.

A terceira representação, item (c), descrita por Corrêa (1997) se refere às interações espaciais direccionalmente variáveis, ou seja, aos centros urbanos que desenvolvem relações mais intensas em uma direção que em outra, no caso representado na figura, as interações são mais intensas com os espaços a leste do centro nodal. Para Corrêa (1997),

> O diferencial de natureza e intensidade das interações espaciais está associado, tradicionalmente, àqueles centros que têm uma posição geográfica no contato de regiões distintas em termos de densidades demográficas, características sócio-econômicas e padrões culturais, resultantes de diferenças na natureza e nos processos de ocupação territorial ou de ambos. Cidades no contato entre planície e planalto, junto à confluência de rios, e no contato entre áreas de vegetação florestal e campestre, por exemplo, são numerosas, assim como aquelas conhecidas temporariamente como “ponta de trilhos” e “boca de sertão” (p. 302-303).

A quarta e última representação se reporta às interações espaciais descontínuas no tempo. A primeira imagem (*t1*) do item (d) mostra um centro nodal

com os fluxos *i*, *j* e *k* mais intensos e os fluxos *l*, *m* e *n* menos intensos, num primeiro momento; num segundo momento, imagem (*t2*), apenas o fluxo *i* permanece, mais com menor intensidade, enquanto surgiram dois novos fluxos (*p, q*), sendo *q* o mais intenso.

Com isso, fica claro que o padrão das interações espaciais vai se alterando com o tempo. Entretanto, as escalas temporais dessa variação podem ser bastante diversas. Certas mudanças de padrões levam séculos para se processar, outras, algumas décadas. Existem alterações dos padrões de interações que ocorrem sazonalmente, envolvendo, por exemplo, o período das férias escolares em espaços de veraneio ou a sazonalidade de certas culturas agrícolas na atração de mão de obra e, no limite, as mudanças de padrões estão relacionadas a alterações que se dão em questão de horas.

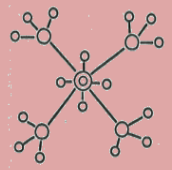
As representações de Corrêa (1997), para facilitar a compreensão, partem de um único centro nodal. Na realidade, as interações são muito mais complexas, com uma grande diversidade de centros com importância variada e as interações espaciais compõem esse quadro diferencial.

É possível reconhecer padrões gerais nas interações espaciais a partir das redes geográficas. Essas redes, apesar de relacionadas à rede urbana, não necessariamente se referem diretamente a elas, já que podem dizer respeito, por exemplo, à rede criada pelas interações entre as unidades de uma fábrica de refrigerantes e seus distribuidores. Apesar de compor a rede urbana essa rede, nesse exemplo, não é sinônimo de rede urbana e sim um elemento que a compõe.

Entretanto, a tipologia apresentada por Corrêa (1997) para os padrões de interações espaciais a partir das redes geográficas pode ser usada como uma tipologia de redes urbanas (CORRÊA, 2006c). Para isso, apenas se excluiu a rede circular, para a qual o autor não apresenta exemplo de interações entre centros urbanos. Os demais tipos apresentados em mais detalhes por Corrêa (1997) estão reunidos no Quadro 1, juntamente com sua caracterização e representação.

Os cinco tipos de rede urbana detalham e ampliam o reconhecimento anteriormente apresentado, com fundamento em Corrêa (1989), de apenas dois tipos de rede urbana: dendrítica e complexa. Esse avanço na tipologia está assentado na compreensão do espaço como relacional, reconhecendo a indispensabilidade das interações para se definir o tipo ou o padrão da rede urbana, vista como síntese das redes geográficas.

QUADRO 1: Padrões de interações espaciais em rede

PADRÃO	REPRESENTAÇÃO	CARACTERIZAÇÃO	EXEMPLO
REDE SOLAR		Localização central de um relativamente poderoso nó; ponto focal de vias e fluxos vinculados a nós muito menores; rede fortemente centralizada, com ausência de ligações entre os pequenos nós subordinados.	Rede constituída por uma cidade-estado ou cerimonial e suas aldeias tributárias do modo de produção asiático.
REDE DENDRÍTICA		Localização excêntrica do centro nodal mais importante e vias e fluxos se distribuindo segundo um padrão análogo ao de uma rede fluvial; interações espaciais direcionalmente orientadas; hierarquia dos centros mais desenvolvida que na rede solar; nível hierárquico dos centros diminuindo à medida que se afastam do centro principal; ausência de ligações entre centros de mesmo nível hierárquico; drenagem de recursos da hinterlândia pelo centro principal.	Rede urbana de Belém até meados do século XX.
REDE CHRISTALLERIANA		Rede hierarquizada na qual o centro nodal de maior nível hierárquico tem uma localização central; Circundando-o estão centros de níveis hierárquicos inferiores dispostos sistematicamente e controlando, cada um, inúmeros centro de hierarquia ainda menor; as interações obedecem à hierarquia dos lugares centrais, havendo poucas interações entre centros do mesmo nível hierárquico.	Rede de Bauru/SP
REDE AXIAL		Disposição linear dos nós, associada, via de regra, à existência de uma única via de tráfego linearmente disposta; a hierarquia dos centros nodais obedece a uma regularidade espacial, fruto e condição de interações que se realizam em duas direções; as interações perpendiculares ao eixo de tráfego são pouco significativas.	Redes urbanas do Planalto Ocidental Paulista
REDE DE MÚLTIPLOS CIRCUITOS		Possibilidade de várias ligações possíveis entre um mesmo par de nós; rede mais complexa, onde as ligações podem se cruzar sem a mediação de um nó; tanto pode existir hierarquia como complementaridade entre os nós.	Rede urbana com epicentro na cidade de São Paulo/SP

FONTE: Adaptado de Corrêa (1997). LEGENDA: ◎○○ hierarquia dos centros _____ interações espaciais

É importante registrar que se tratam de modelos gerais, que, mesmo tendo sua construção baseada em realidades concretas, não servirão para interpretar perfeitamente a riqueza e a complexidade apresentadas pela realidade socioespacial, porém se constituem enquanto importantes instrumentos de aproximação com esta riqueza da realidade.

Nota-se que todas as redes urbanas são marcadas pela diferenciação entre os centros urbanos e por interações entre eles e que essas interações normalmente são caracterizadas por assimetrias, por meio das quais alguns centros urbanos acabam extraindo recursos de outros.

Na estrutura socioeconômica capitalista as interações espaciais entre os centros urbanos contribuem muito mais a desigualdades entre estes centros do que propriamente a uma tendência de homogeneização entre eles, como já dito. É a partir do reconhecimento da importância diferenciada dos centros urbanos em interação que se justificam as análises de hierarquia urbana.

1.2.1 A hierarquia/heterarquia urbana como resultado/condição das/para as interações entre as cidades

As diferenças entre os centros urbanos são claramente percebidas e estão relacionadas a fatores diversos, entre os quais se pode destacar: a quantidade de população, a densidade demográfica, a disponibilidade de infraestruturas e de serviços, a formação socioespacial em que se inserem, a situação espacial e os papéis desempenhados na sua rede de cidades e região. Essas diferenciações se materializam nas interações entre os centros urbanos resultando, muito comumente, na estruturação de hierarquias entre as cidades.

Por sua vez, a hierarquia entre os centros implica na ação de atores e agentes, interferindo nas interações espaciais que dinamizam e realizam a rede urbana. Assim, a hierarquia, como uma forma assumida pela rede urbana e as interações espaciais, como resultante da atuação da sociedade a partir de seus vários segmentos, estão numa relação dialética, que define uma profunda imbricação e múltiplas e complexas determinações.

No entanto, isso ainda não encerra o quadro de complexidade, pois as relações entre os centros urbanos não podem ser reduzidas ao qualificativo “hierárquico”, como bem demonstra Catelan (2013) ao evidenciar as heterarquias

urbanas, isto é, as relações entre as cidades a partir de uma diversidade de escalas em processo (de constituição ou de dinamicidade) apreendendo as interações complementares e de cooperação, especialmente, aquelas que envolvem centros com algum nível de especialização e que desenvolvem, ao mesmo tempo, nexos horizontais com cidades próximas e nexos verticais com núcleos distantes, que marcam as redes de múltiplos circuitos apresentadas por Corrêa (1997). A concepção de heterarquia urbana não é antagônica a de hierarquia, mas compõe junto com esta um quadro de complexidade que marca as interações entre as cidades.

De todo modo, mesmo não sendo a única modalidade de vinculação possível, a apreensão das relações hierárquicas entre as cidades é indispensável à satisfatória interpretação do funcionamento da rede urbana.

Para Beaujeu-Garnier e Chabot (1970), de fato, existe uma verdadeira hierarquia dos centros urbanos. Numa analogia um tanto parcial e insatisfatória, porém didática, os autores expõem que cada um dos centros urbanos se comportaria como um sistema solar, possuindo no seu entorno, planetas e satélites e, por conseguinte, compondo um sistema superior. Prosseguem os autores,

> Em primeiro lugar, se encontra a pequena cidade na qual se efetuam as compras de todos os dias, de tudo que não se encontra na aldeia; também aí se pode reparar o carro quando o mecânico local não pode fazer. Acima dela, existirá um centro no qual quase com toda a segurança se encontrará tudo o que é desejado: automóveis, tratores, objetos de luxo. Porém ambos os centros estão dominados por uma metrópole que controla as alavancas de comando, na qual se situam as sedes sociais das grandes empresas e que dá o tom a toda região (p. 532)[8].

A primeira grande análise nesse sentido foi a de Christaller, em 1933, intitulada “As localidades Centrais no Sul da Alemanha”. O autor partindo de uma concepção de um espaço isotrópico, homogêneo em termos de densidade demográfica e de infraestruturas examina como produtos e funções diferentes se articulam no espaço e constituem uma hierarquia urbana. Segundo a interpretação de Camagni (2005) a respeito dos procedimentos de Christaller,

> Em primeiro lugar, é necessário definir uma hierarquia de bens/serviços, através de dois conceitos distintos: o “alcance” (*range*), representado pela distância máxima a que pode ser vendido cada bem, e o “limiar” (*threshold*),

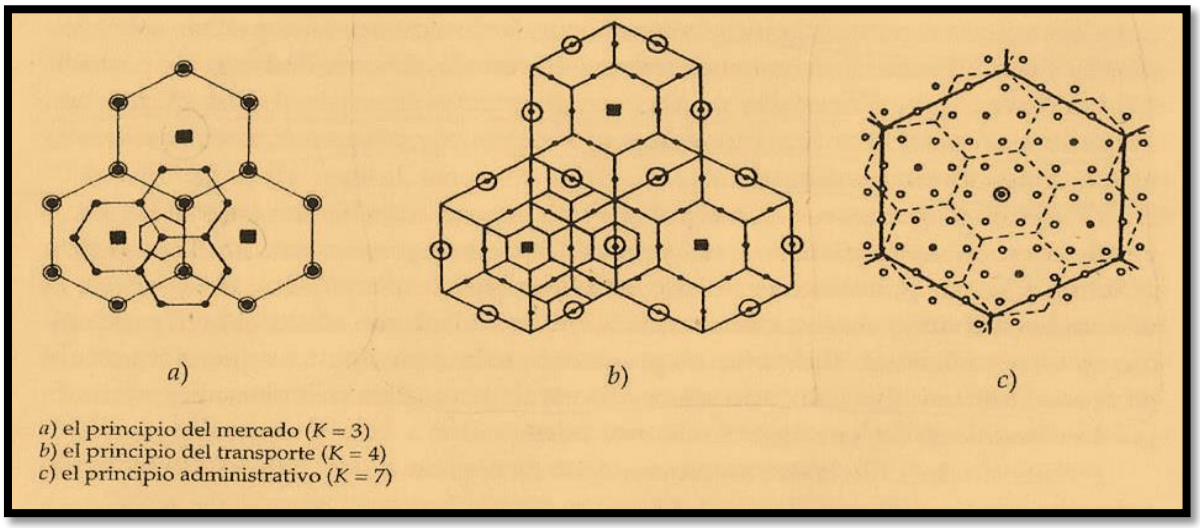
[8] No original: “En primer lugar, se encuentra la pequeña ciudad en la que se efectúan las compras ordinarias, de todo que no se encuentra en el pueblo; asimismo puede repararse el coche en ella cuando el mecánico local no puede hacerlo. Por encima de ella, existirá un centro en el que casi con toda seguridad se encontrará todo lo deseado: automóviles, tractores, objetos de lujo. Pero ambos centros están dominados por una metrópoli que controla las palancas de mando, en la que radican las sedes sociales de las grandes empresas y que da el tono a toda la región”.

> ou seja, a distância (ou a área) correspondente a quantidade mínima de cada bem produzido de forma eficiente. Todo bem é produzido somente se seu alcance supera o limiar territorial mínimo e é colocado sobre uma escala hierárquica de bens representada pela dimensão dos respectivos limiares (p. 99).

Alguns bens e serviços, de maior alcance e por isso considerados superiores se localizam nas localidades com maior centralidade e os bens e serviços inferiores demarcariam centralidades inferiores. De fato, “cada centro maior produz o bem correspondente ao seu nível hierárquico e todos os bens de ordem inferior” (CAMAGNI, 2005, p. 99), ao mesmo tempo em que, cada centro superior possui em seu entorno uma ‘cascata’ de centros inferiores, até atingir o nível hierárquico mais inferior, a aldeia.

Christaller se utilizou de hexágonos para demonstrar sua teoria, como exposto na Figura 5, mediante os quais estabelece três princípios organizadores da hierarquia entre os centros urbanos. O primeiro, o princípio de mercado, é o que organiza a localização dos centros de ordem inferior, a partir da otimização da localização por meio do alcance espacial máximo e mínimo dos produtos e serviços. O princípio do transporte estabelece a localização para os centros inferiores sempre entre dois centros diretamente superiores. Já o princípio da organização administrativa impõe que a área de mercado dos centros inferiores seja sempre interna à área do centro imediatamente superior.

FIGURA 5: Organização das áreas de mercado segundo os três princípios de Christaller



FONTE: Camagni (2005).

Beaujeu-Garnier e Chabot (1970), após descrever o modelo de Christaller, enumeram uma série de limites e problemas de sua abordagem, entre os quais estão: o distanciamento da realidade, já que parte do princípio de um espaço isotrópico e homogêneo, quando a realidade é repleta de diferenciações e especificidades; o reconhecimento de cidades sem centros subordinados, contradizendo, assim, o esquema de Christaller; a existência de cidades que não crescem "espontaneamente" a partir do comércio e dos serviços, como no caso de alguns centros industriais; o maior crescimento de um determinado centro, que, assim, pode desestruturar completamente o esquema, atraindo inclusive centros, que, em princípio, estariam fora de sua órbita.

Camagni (2005) considera o modelo de lugar central, tanto em Christaller quanto em Lösch (também analisado pelo autor e que desenvolveu, a partir da construção teórica do primeiro autor, uma abordagem com maior ênfase nos aspectos econômicos) intrinsecamente estático e que, por isso, apresenta limitações, até por não se propor a isso, em fazer análises da gênese e da evolução das hierarquias urbanas. Apesar disso, Camagni propõe, a partir de alguns elementos desse modelo, pensar sobre as "[...] variações que se podem produzir na mesma hierarquia como resultado da dinâmica temporal de variáveis econômicas e demográficas" (2005, p. 116)[9], como exposto no Quadro 2.

Os efeitos e suas consequências para a realidade a partir de determinadas mudanças na hierarquia dos centros urbanos, como analisado por Camagni (2005), podem ser verificados em diversos estudos empíricos sobre a problemática da hierarquia urbana e demonstram a importância das formulações do modelo das localidades centrais, que acabaram inspirando novas investigações que se reproduzem até a atualidade, como pode ser constato, por exemplo, nos estudos Regiões de Influência das Cidades, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, que serão destacados mais adiante.

Desse modo, como dito antes, a hierarquia urbana não é apenas um resultado das interações espaciais, neste caso, interações entre centros urbanos, mas é também uma condição para essas interações, uma vez que o nível hierárquico e os papéis desempenhados pelos centros influenciam diretamente a ações de agentes e

[9] No original: "[...] variaciones que se pueden producir en la jerarquía misma como resultado de la dinámica temporal de variables económicas y demográficas".

atores. Isso deixa clara a dialética entre as interações espaciais e a rede urbana, tomada neste momento por seu caráter hierárquico.

QUADRO 2: Fatores de mudança na estrutura da hierarquia urbana

FATORES DE MUDANÇA	EFEITO	OUTRAS CONSIDERAÇÕES
1) Crescimento da renda per-capita	**Redução da distância entre os centros**	Crescimento das maiores cidades a partir do aumento da renda na demanda de funções superiores.
2) Crescimento da densidade demográfica	**Redução da distância entre os centros**	Nas áreas de mercado originárias se criam benefícios extraordinários que atraem novas localizações produtivas.
3) Redução dos custos de transporte	**Concentração**	Se distingue um "efeito substituição" (se substituem outros *inputs* por transporte) e um "efeito renda" (próximo a 1) que deveria prevalecer a curto prazo.
4) Aumento das economias de escala	**Concentração**	Desaparecem os produtores menos eficientes.
5) Redução da dimensão eficiente de produção	**Suavização da hierarquia urbana**	Os centros menores produzem bens que anteriormente pertenciam aos níveis superiores da hierarquia.

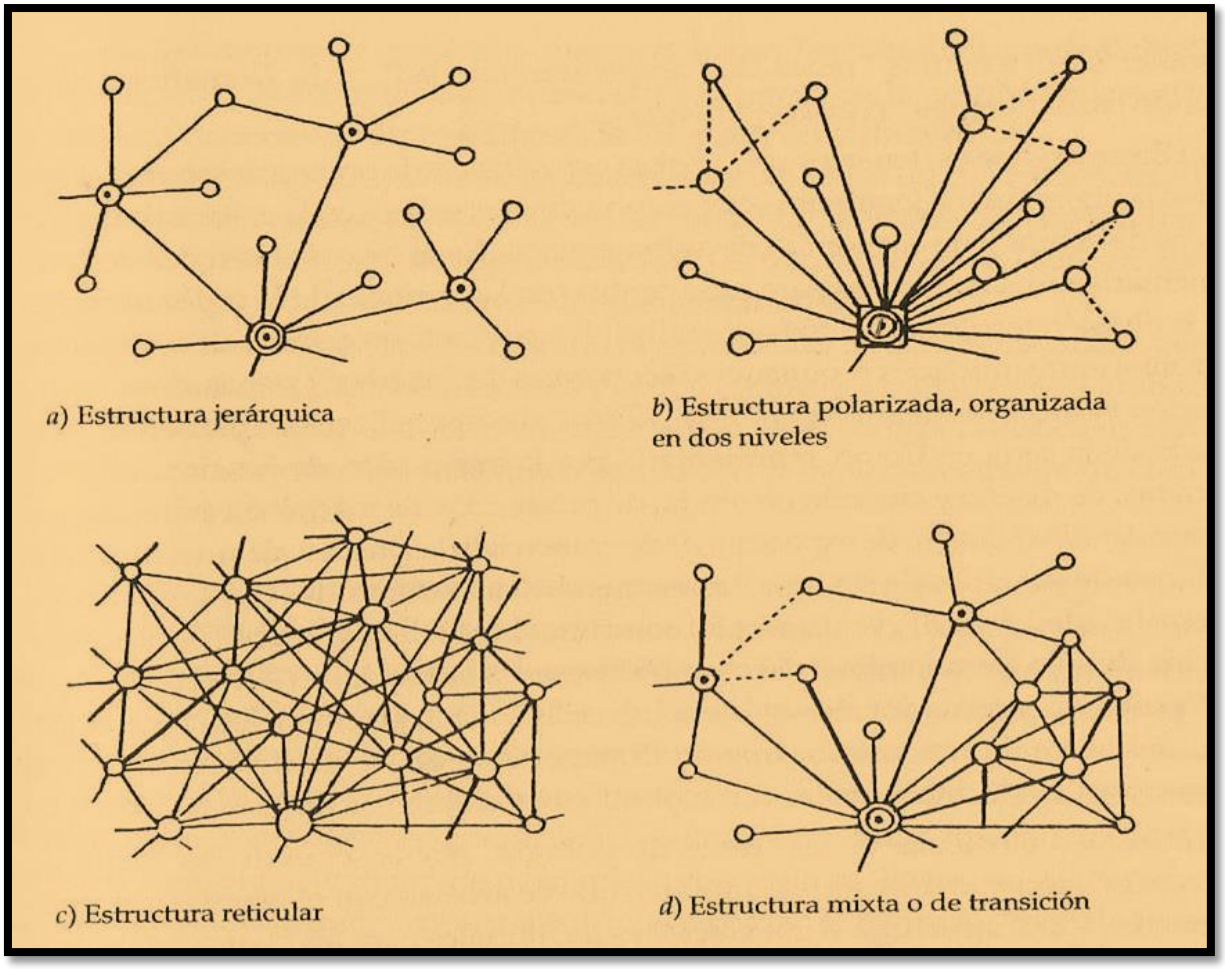
FONTE: Camagni (2005).

Entretanto, as relações entre as cidades têm evidenciado estruturas cada vez mais complexas e em muitas situações se explicando muito pouco a partir da hierarquia entre os centros. É neste âmbito que Camagni (2005) destaca o fortalecimento das cidades médias, centros localizados abaixo de um nível (ou de níveis) hierárquico superior e acima de níveis inferiores, que se organizam numa "[...] estrutura de centros caracterizada por uma forte interdependência, uma acentuada especialização produtiva e uma falta de relações hierárquicas internas evidentes: uma 'rede' estreitamente interconectada de centros intermediários" (p. 121).

Com isto, o autor abre espaço ao reconhecimento das interações entre os centros urbanos na atualidade como marcados por duas lógicas distintas: a tradicional estrutura hierárquica e uma estrutura reticular. Entretanto, na realidade, essas lógicas não se apresentam de forma pura, mas produzindo associações, fornecendo assim

mais dificuldade à investigação. A Figura 6 tenta organizar a interpretação de Camagni a respeito das estruturas constituídas pelas interações entre os centros urbanos.

FIGURA 6: Estruturas hierárquicas e estruturas “reticulares” de centros urbanos



FONTE: Camagni (2005).

O item (a) da Figura 6 representa uma estrutura hierárquica, nos moldes estabelecidos por Christaller; o item (b) faz alusão a realidades próximas a grandes metrópoles, que apresentam estruturas organizadas em dois níveis, uma centralidade principal a partir da metrópole e a presença de outras centralidades subordinadas a principal, mas com sua própria rede de influências dispostas sempre no sentido oposto a localização da metrópole (realidade verificada no Nordeste Paraense, com será demonstrado em capítulo posterior); a representação (c) diz respeito ao novo paradigma reticular, normalmente manifesto em regiões intermediárias com a formação de estruturas urbanas interconexas e marcadas por relações de cooperação e complementaridade; e o último desenho (d) se refere a realidades marcadas tanto

pela lógica hierárquica quanto pela lógica reticular, normalmente presente em realidades periféricas.

Desse modo, Camagni (2005), da mesma forma que Catelan (2013), reconhece a existência de uma complexidade nas interações entre os centros urbanos, que não pode ser explicada somente pela lógica da hierarquia entre as cidades, contudo sem descartar a importância dessa linha de interpretação.

Camagni (1993) também discute os limites e aplicações da organização hierárquica da rede urbana e as bases da organização reticular. Segundo o autor, o paradigma hierárquico, fundamentado no que denomina de lógica territorial, se aplica bem ao comportamento espacial de atividades como produções e mercados agrícolas, administração pública e funções governamentais, os serviços públicos e privados para pessoas, como serviços de saúde, de educação, bancários etc. Em geral, serviços que ainda possuem nas despesas de transporte um fator relevante. Assim, para sociedades marcadas, ainda hoje, pela preponderância dessas atividades o paradigma hierárquico detém um grande poder explicativo.

Entretanto, para sociedades mais modernizadas o paradigma reticular é apresentado por Camagni (1993) como mais adequado para se interpretar as inter-relações entre os centros urbanos. Nele os fluxos são de caráter não hierárquico e se estabelecem entre centros complementares ou parecidos resultando em economias caracterizadas por especialização, complementaridade, sinergia, cooperação e inovação.

Mas ao discutir as interações espaciais, assim como qualquer outro processo socioespacial, é indispensável que se reconheçam os agentes e atores concretos que dão origem aos processos. Desse modo, a apreensão da rede urbana além da consideração da estrutura, dos processos, das funções e das formas, como já enfatizado, necessita também da busca dos sujeitos responsáveis pela produção da realidade. As interações, que materializam a rede de cidades, somente existem porque são postas em prática por agentes e atores sociais.

1.2.2 Agentes e atores das interações e da rede urbana

As interações espaciais e a rede urbana essencialmente a elas vinculada não são criadas diretamente por processos abstratos ou pela ‘mão invisível do mercado’, mas a partir da ação de sujeitos sociais concretos, isto é, pessoas,

instituições, empresas etc., que desencadeiam processos a partir de suas diferenciadas intencionalidades que, por sua vez, dão forma a rede urbana. Apesar da relevância da estrutura capitalista, como já visto, ela se manifesta nas práticas e ações de sujeitos sociais no desempenho de suas atividades e funções que conformam a vida de relações que marca a realidade social.

Essa realidade é muito bem interpretada por Camagni (2005) em sua avaliação da aplicabilidade do modelo de entropia à análise das interações espaciais. Valorizando a demanda de transporte e os diferenciais de localização, o autor destaca como as interações espaciais se associam diretamente às decisões do Estado, especialmente no atendimento às demandas de transporte e também à conduta dos demais agentes na geração dessas demandas, como se observa na passagem a seguir.

> É importante notar como as decisões públicas sobre a disposição da rede de comunicações e transportes, se (por uma parte) dependem em grande medida da presença de uma demanda de transporte proveniente das atividades produtivas e residenciais, exercem, por outra parte, uma forte influência sobre a demanda mesmo enquanto influência no tempo ou no custo de transporte entre as distintas zonas e, portanto, sobre o elemento distância que aparece em qualquer formulação da interação espacial [...] (p. 92)[10].

A passagem do texto de Camagni também permite a reflexão sobre a indispensabilidade de se considerar esses agentes no contexto da organização socioeconômica e espacial do capitalismo atual, isto é, as interações espaciais não podem ser apreendidas como simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capitais e informações, mas necessitam ser vistas como integrantes da existência, reprodução e transformação social.

A mesma questão é enfrentada por Gottdiener (2010) ao considerar que "[...] as formas espaciais são produtos *contingentes* da articulação dialética entre ação e estrutura" (p. 199). Para o autor a apreensão da organização sócioespacial requer a consideração tanto de elementos mais gerais, estruturais ao funcionamento do sistema capitalista, quanto de elementos mais específicos, relativos a conjunturas locais, a correlação de forças e a ação de determinados sujeitos, "as relações

[10] No original: "Es importante notar cómo las decisiones públicas sobre la disposición de la red de comunicaciones y transportes, si (por una parte) dependen en gran medida de la presencia de una demanda de transporte proveniente de las actividades productivas y residenciales, ejercen, por otra parte, una fuerte influencia sobre la demanda misma en cuando influyen en el tiempo o en el coste de transporte entre las distintas zonas y, por tanto, sobre el elemento distancia que aparece en cualquier formulación de la interacción espacial […]".

contextuais ou interativas" (p. 198). A rede urbana, enquanto realidade socioespacial, está imersa nessa condição.

Gottdiener se opõe a desconsideração dos determinantes estruturais da sociedade, como se as realidades locais fossem marcadas por uma profunda desconexão e como se não fosse possível reconhecer processos e características gerais conformadoras de uma estrutura, a estrutura capitalista. Entretanto, também combate a visão reducionista que percebe uma relação direta entre os determinantes gerais, a estrutura e as realidades socioespaciais concretas. Segundo este autor:

> A natureza contingente das formas espaciais significa que os padrões atuais nem são funcionais nem disfuncionais para o capitalismo – de fato, são ambas as coisas ao mesmo tempo, pois argumentos funcionais sempre se baseiam em perspectivas relativas. Mais importante, formas espaciais são produtos epifenomenais mas *diretos* de forças profundas, contenciosas, pertinentes a sistemas de organização sócio-espacial. Superficialmente, são produzidas pelas articulações entre ação e estrutura [...] (GOTTDIENER, 2010, p. 206).

O que o autor propõe é uma abordagem que unifique num mesmo quadro explicativo, a estrutura e a ação, ou seja, que articule dialeticamente os determinantes gerais do sistema e as relações contextuais. Na rede urbana, enquanto realidade socioespacial, significaria considerar o quadro geral, as normas, o sistema de valores etc., que marcam a estrutura capitalista atual e os agentes e atores sociais que, mais diretamente, dinamizam a rede urbana, numa escala regional, promovendo interações espaciais entre os vários centros urbanos, construindo hierarquias entre estes centros, estabelecendo complementaridades, enfim, desenvolvendo as ações necessárias à viabilização de suas atividades e ao alcance de seus objetivos.

Buscando um maior rigor no tratamento da dinâmica social que anima as formas espaciais ou, dito de outra forma, dos sistemas de ações indissociáveis dos sistemas de objetos na conformação do espaço (SANTOS, 2009a), Vasconcelos (2011) promove um amplo levantamento do uso dos termos 'agente' e 'ator' na sociologia, na história e na geografia, tomando a seguinte posição: "Apesar dos limites apontados sobre a noção de agente, prefiro sua utilização à da noção de ator, tendo em vista que esta última remete a papéis de representação, tanto na vida corrente quanto nas artes (teatro, cinema)" (p. 76). O autor também aponta limites à noção de agentes modeladores, por indicar uma limitação à análise das formas, e argumenta em favor da terminologia 'agentes sociais', por, segundo ele, permitir a inclusão de agentes não capitalistas na análise.

Postura próxima a de Vasconcelos (2011) é encontrada em Capel (2013), que também faz uma discussão sobre atores e agentes, porém, diferentemente do autor anterior, sem fazer opção por um deles, mas utilizando ambas as terminologias para se referir a sujeitos com características distintas. Dessa forma, assim se pronuncia o autor:

> Adotaremos aqui uma distinção que parece útil, a de *atores* e *agentes* urbanos. Os primeiros são todos os indivíduos e grupos sociais presentes na cidade, que vivem e se movem nela; enquanto que incluiremos no segundo grupo os que tem capacidade para intervir na construção da cidade. Entre uns e outros, e no interior de cada grupo, podem existir conflitos de interesses. Porém também transações e acordos (CAPEL, 2013, p. 17).[11]

Assim, a concepção de atores possuiria uma amplitude maior, envolvendo os cidadãos em geral, isto é, todos aqueles que vivem nas cidades, enquanto que o termo agentes se referiria a algo mais restrito, aqueles que produzem a cidade, que intervém nela. Em princípio, é possível inferir que os primeiros se referem aos grupos sociais em suas atividades cotidianas, em suas vivências e estratégias de sobrevivência, enquanto os segundos seriam, principalmente, mas não apenas, aqueles sujeitos interessados na acumulação de capital. Não apenas porque existem casos de agentes que produzem a cidade sem ter a acumulação de capital como objetivo primordial. É o caso dos movimentos populares, que, para Capel (2013, p. 17), "[...] tem deixado de ser simples atores e se convertido, de fato, em agentes urbanos"[12], apesar de não terem a acumulação de capital como meta fundamental.

O Estado, em certa medida, se insere nessa exceção, já que muitas de suas ações, como implantação de infraestrutura, regulação do uso do solo e serviços de saúde, educação, etc., não visam, diretamente acumulação de capital, apesar de se relacionarem com ela. Já em sua atuação por meio de bancos e empresas públicas a dimensão da acumulação fica mais evidente.

Para Capel (2013) todos os cidadãos usam, desfrutam, sofrem, se movem e atuam na cidade, mas tem poucas possibilidades de realmente intervir nela, de

---

[11] No original: "Adoptaremos aquí una distinción que parece útil, la de *actores* y *agentes* urbanos. Los primeros son todos los individuos y grupos sociales presentes en la ciudad, que viven y se mueven en ella; mientras que incluiremos en el segundo grupo a los que tienen capacidad para intervenir en la construcción de la ciudad. Entre los unos y los otros, y en interior de cada grupo, pueden existir conflictos de intereses. Pero también transacciones y acuerdos".

[12] No original: "[…] han dejado de ser simples actores y se han podido convertir, de hecho, en agentes urbanos".

produzi-la. De acordo com o autor, “em geral, os cidadãos são simplesmente atores que se movem na cidade, embora algumas vezes possam também influenciar no modelado da mesma”[13] (p. 18), isso por meio, em nível de exemplo, da participação em associações de bairro ou de pressões eventuais junto ao poder público.

Já os agentes são aqueles que de fato produzem a cidade e definem a sua morfologia. Capel (2013) inclui entre os agentes: os proprietários do solo, os proprietários dos meios de produção, os promotores imobiliários, as empresas construtoras, os técnicos a serviço da promoção, da construção e da comercialização. O autor também trata de agentes estabelecidos no interior do Estado, ou seja, agentes públicos.

Corrêa (2011) desenvolve uma linha de argumentação que contribui com a visão anterior e concorda que a sociedade capitalista produz o espaço e o espaço urbano, fazendo com que o mesmo assuma as características desse sistema, entretanto, faz a seguinte advertência:

> A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é o resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias [...] (2011, p. 43).

E é motivado pela ânsia de compreender essa produção concreta do espaço urbano, que Corrêa (1995) estabelece uma proposta de classificação dos agentes de maior relevância na produção do espaço das cidades, que, em muito, se assemelha a de Capel (2013). Seriam eles: os proprietários dos meios de produção (especialmente grandes empresas industriais e comerciais), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Estes últimos somente seriam agentes da produção do espaço a partir das ocupações, que é a situação em que eles tem um certo controle e poder de decisão sobre o espaço. Como Corrêa (1995, 2011) se prende basicamente àqueles sujeitos sociais que intervém efetivamente na cidade, ele não trata dos demais, usando apenas a terminologia agentes e não discutindo os atores.

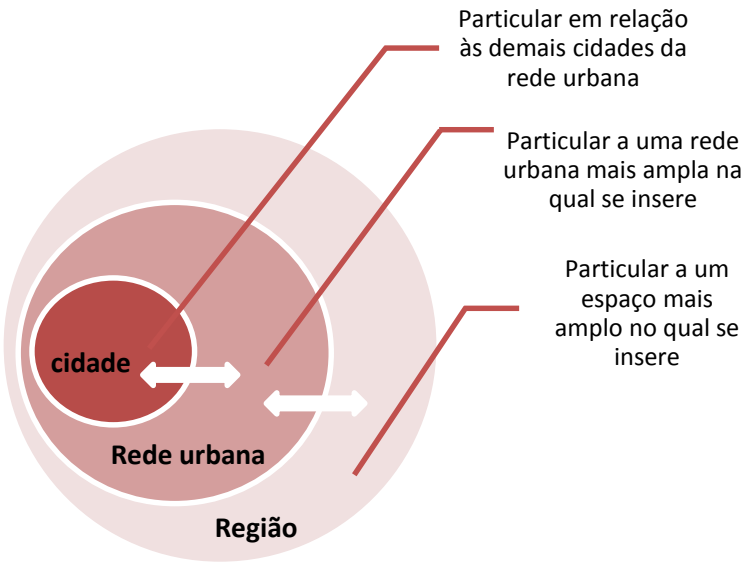
[13] No original: “En general, los ciudadanos son simplemente actores que se mueven en la ciudad, aunque algunas veces puedan también influir en el modelado de la misma”.

Para efeito deste trabalho, será adotada a proposta de Capel (2013), isto é, serão reconhecidos agentes e atores. Os primeiros se referindo àqueles que intervém na cidade e na rede urbana, normalmente, atrelando-se à busca de acumulação do capital. Os segundos dizendo respeito à sociedade em geral, no movimento de sua vida cotidiana e no desenvolver de suas estratégias de sobrevivência. Assim, o Estado e as redes de comércio varejista serão identificados como agentes e os indivíduos ou grupos no movimento de busca por serviços de educação e por trabalho, serão tidos como atores.

1.3 PARTICULARIDADES DAS CIDADES, DA REDE URBANA E DA REGIÃO

Discutidas as concepções de rede urbana e de interações espaciais e suas articulações, um último nexo teórico ainda precisa ser construído para conformar a base da análise das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança no âmbito da rede urbana do Nordeste do Pará. Trata-se da compreensão da inserção das cidades na rede urbana, da própria rede urbana e da região mediante a categoria particularidade. Como representa a Figura 7, as cidades funcionam como os nós da rede urbana e são continente e conteúdo dela e, por sua vez, a rede urbana, incluindo seus nós, as cidades, estão numa relação dialética com a região, sendo também seu continente e conteúdo.

FIGURA 7: Esquema representativo da relação dialética entre cidade, rede urbana e região



FONTE: Elaboração própria.

Uma vez que a concepção de cidades enquanto nós da rede urbana e a própria rede urbana já foram objeto de preocupação dos tópicos anteriores, o próximo item se ocupa da discussão do conceito ainda não abordado, o de região e, ao mesmo tempo, já introduz a categoria particularidade que também será empregada para a rede urbana e para as cidades, com vistas à compreensão das diferenças.

1.3.1 Região e particularidade

A discussão de região será realizada sob duas perspectivas, a primeira envolvendo a sua definição mediante o reconhecimento de características que a particularizam num contexto mais geral, na análise aqui realizada, os elementos que fornecem particularidade ao Nordeste Paraense no contexto do Estado do Pará e da Amazônia, discussão a ser desenvolvida no capítulo 2. A segunda perspectiva se detém à análise do espaço relacional, buscando entender a região a partir de suas articulações, que se materializam nas interações espaciais, nesse caso à particularização se dá no plano relacional das interações.

A partir da análise de alguns autores fundamentais da denominada geografia regional (Vidal de La Blache, Carl Sauer e Richard Hartshorne), Haesbaert (2010) reconhece alguns pontos comuns, que servem como um bom ponto de partida para se pensar a região na atualidade. Esses pontos seriam os seguintes:

> a) A especificidade ou singularidade regional, que envolve a questão mais ampla da “diferença”, da regionalização como processo de diferenciação espacial;
> b) O caráter regional integrador – que preferimos agora denominar “articulador”, que percebe a região, muito mais do que a partir de critérios ‘de homogeneidade e continuidade, por critérios de coesão ou, para sermos mais precisos, de “articulação” e des-continuidade promovida por dinâmicas/sujeitos sociais na imbricação diferenciada de múltiplas dimensões do espaço geográfico;
> c) O jogo entre a relativa estabilidade ou “fixidez” e a mobilidade ou “fluidez” da região;
> d) A correspondência entre região e “mesoescala”, especialmente aquela imediatamente colocada frente ao Estado-nação (infranacional e supralocal). (HAESBAERT, 2010, p. 123).

Esses elementos expressos nas abordagens clássicas da Geografia a respeito da região são revisitados pelo autor com vistas à constituição de um conceito de região mais eficaz na interpretação da realidade atual. Apesar da relevância de todos os pontos destacados, para efeito da presente análise do Nordeste Paraense

interessam mais diretamente os itens (a) e (b), que, neste trabalho, serão tomados respectivamente, como a abordagem da região particularizada por suas características e enquanto espaço particularizado por meio de suas articulações, isto é, pelas interações espaciais[14].

Essas duas perspectivas, aqui tratadas de forma articulada, compõem duas grandes vertentes de tratamento da região pela Geografia desde suas clássicas abordagens do final do século XIX.

A primeira delas, a especificidade ou singularidade[15] regional, como utiliza Haesbaert (2010), ou mesmo a particularidade, como prefere Corrêa (1996) e se adota neste trabalho, a partir das características de um certo espaço diante de um todo, se refere diretamente à diferenciação espacial ou de áreas, que apesar de ser uma abordagem que remonta a perspectivas clássicas da Geografia, dificilmente pode ser desconsiderada em alguma análise atual a respeito da região.

Essa perspectiva da diferenciação de áreas, em algumas abordagens clássicas, se confunde com o próprio objeto de estudo da Geografia. Hartshorne (1978) faz observações críticas em relação ao uso da expressão, que segundo ele foi introduzida na Geografia por Sauer em 1925. Mas apesar das ressalvas, o conteúdo da expressão claramente persiste em sua abordagem. E isso pode ser facilmente constatado ao se analisar a concepção de Geografia para o autor, que é assim definida: "[...] a Geografia tem por objeto proporcionar a descrição e a interpretação, de maneira precisa, ordenada e racional, do caráter variável da superfície da terra" (HARTSHORNE, 1978, p. 22)[16].

---

[14] Essas perspectivas não dizem respeito à região homogênea e à região funcional propostas no âmbito da chamada geografia neopositivista. Segundo Souza (2013), nessa perspectiva a região não era uma realidade concreta, objetiva, dotada de uma identidade própria, ela dependia diretamente do analista e se confundia com a ideia de 'tipo espacial'. Já no presente trabalho se considera a região enquanto uma realidade concreta, não definida em si mesma e desarticulada de qualquer outra escala, mas evidenciada em suas particularidades, que, por sua vez, se expressam tanto em suas características referentes ao processo e à forma de ocupação e às características do ambiente, quanto em suas articulações a partir das interações espaciais.

[15] Neste trabalho, concorda-se com Corrêa (1996), que considera a ideia de singularidade mais aplicável à concepção de lugar, enquanto à região seria mais adequada a utilização do termo particularidade, enquanto referência a fenômenos situados entre o universal e o singular.

[16] Apesar da obra de Hartshorne ser hoje considerada clássica no âmbito dos estudos geográficos, o mesmo não integra o que se convencionou denominar geografia clássica. Nesse sentido, é importante destacar a diferença marcante existente entre sua perspectiva de região e aquela que ficou mais evidenciada como resultado da obra de Vidal de La Blache. De acordo com Souza (2013), para este último autor, "[...] a região seria uma entidade espacial concreta, existente independentemente de nossa consciência [...]" (p. 137). Já para o primeiro, Hartshorne, "[...] as áreas que diferenciamos são, em última instância, construções mentais/intelectuais, justificadas por nossas necessidades analíticas em face da realidade" (p. 137). Neste trabalho não se adota nem uma perspectiva nem outra, se concorda com a abordagem integradora desenvolvida por Haesbaert (2010), no que se refere ao entendimento

Assim, a perspectiva da diferenciação de áreas, materializada na concepção de região, já foi mais valorizada dentro da ciência geográfica, ao ponto de se confundir com o seu objeto de estudo. Entretanto, isso não significa que ela não tenha mais aplicação. Até o presente se mantém como essencial à análise regional, o que se ratifica na importância do reconhecimento da particularidade de um certo espaço diante de um todo para a constituição de uma região, como pode ser percebido em Corrêa (1996, p. 191), ao enfatizar que: “A diferenciação de áreas, resultante tanto de processos da natureza como sociais e razão de ser da própria geografia como um saber dotado de uma relativa autonomia, constitui-se na base da possibilidade de se poder falar em região”.

Entretanto, para Corrêa (1996) a diferenciação de áreas não se relaciona à noção de unicidade hartshorniana e nem à noção de singularidade, mas se refere à categoria particularidade, entendida enquanto “[...] uma mediação entre o universal (processos gerais advindos da globalização) e o singular (a especificação máxima do universal)” (p. 192).

Mais divergências se encontram não na consideração da região enquanto um espaço que se particulariza diante de um todo, mas com relação aos critérios utilizados para atestar essa diferenciação. E é nesse ponto que Haesbaert (2010) propõe uma ampliação da abordagem sobre região em relação a muitas perspectivas anteriores. Segundo o autor, considerar no âmbito do conceito de região, de forma conjugada,

> [...] a construção hierárquico-sistêmica (e funcional) das desigualdades, principalmente aquela(s) promovida(s) pela des-ordem econômica capitalista, com a produção das singularidades, da vivência do espaço e de nossa identificação territorial [...], torna-se ao mesmo tempo uma necessidade e um desafio (HAESBAERT, 2010, p. 128-129).

Ou seja, a diferenciação que caracteriza a região se refere tanto às diferenças de grau, de intensidade, ou como é mais comumente expresso, às desigualdades, quanto às diferenças de natureza, ou simplesmente diferenças.

---

da região “[...] não simplesmente como um ‘fato’ (concreto), um ‘artifício’ (teórico) ou um instrumento de ação, mas da região como um ‘artefato’, tomada na imbricação entre fato e artifício e, de certo modo, também, enquanto ferramenta política” (p. 109). Bem como concorda-se com sua proposição a respeito do entendimento da região como ‘arte-fato’ (com hífen), que, segundo o autor, “[...] permite indicar que o regional é abordado ao mesmo tempo como criação, autofazer-se (‘arte’) e como construção já produzida e articulada (‘fato’)” (p. 110).

Massey (2000) propõe, ao discutir um novo sentido para a concepção de lugar, que a sua especificidade não seja buscada em elementos singulares em si mesmos, como resultado de uma história longa, mas que seja apreendida como oriunda de uma combinação específica de elementos. Nas palavras da autora, “[...] o que dá a um lugar sua especificidade não é uma história longa e internalizada, mas o fato de que ele se constrói a partir de uma constelação particular de relações sociais, que se encontram e se entrelaçam num lócus particular” (p. 184).

Da mesma forma, pode-se considerar que a particularidade da região não necessariamente resulta de uma história longa e internalizada e sim pode se referir a uma combinação específica de processos e dinâmicas socioespaciais. Como bem sintetiza Haesbaert (2010, p. 129), “[...] é sobretudo a especificidade da combinação que faz a diferença”. E ainda acrescenta que essas combinações devem envolver tanto as diferenças de grau, desigualdades, quanto as diferenças de natureza, diferenças propriamente ditas.

Para Haesbaert (2010), as diferenças de grau ou de intensidade se expressam em um plano quantitativo e as diferenças de natureza, por sua vez, num plano qualitativo. Entretanto, ressalta as imbricações entre os dois polos, que estão dialeticamente articulados, ao afirmar que “[...] a mudança quantitativa também pode indicar, com o tempo, uma mudança qualitativa, ‘de natureza’ [...]” (p. 131). Remetendo, assim, a uma das leis fundamentais da dialética, a da transformação da quantidade em qualidade e vice-versa (CHEPTULIN, 1982).

Além das características que diferenciam um certo espaço e o particularizam, como tratado até então, o segundo aspecto relevante a se considerar no âmbito do conceito de região é o seu caráter de articulação, que também neste trabalho será tratado como um componente da particularidade.

Essa perspectiva, da mesma forma que na discussão anterior, também remonta a uma abordagem clássica da Geografia, que privilegia os fluxos e a articulação funcional entre os espaços, especialmente entre as cidades, já que essa análise se materializa principalmente no conjunto dos estudos sobre a rede urbana. Desse modo, a região seria vista como marcada por uma articulação entre os espaços que a compõem.

Entretanto, Haesbaert (2010) destaca a necessidade de se abarcar a complexidade que marca as regiões na atualidade e, para tanto, defende o termo des-articulação regional “[...] para destacar o caráter concomitante de estruturação e

desestruturação regional, espaços ao mesmo tempo conectados, coesos e desconectados, disjuntos" (p. 136). Dessa forma, afirma o autor:

> Assim, em vez da integração ou síntese num espaço zonal dotado de homogeneidade, como nas leituras clássicas de região, temos a articulação num espaço de dominante reticular dotado tanto de relativa coesão interna quanto de parcelas de alguma forma "desarticuladas", que manifestam a descontinuidade como um componente indissociável dos espaços regionais (HAESBAERT, 2010, p. 137).

A proposição do autor reforça a necessidade de no âmbito dos estudos sobre a rede urbana enquanto estruturada/estruturante fundamental das realidades regionais, como na presente análise, que essa seja considerada não apenas num plano hierárquico, com comando e subordinação claros e bem ordenados entre as cidades, mas que também se considere as determinações e os processos estabelecidos num plano heterárquico, que admite descontinuidades, desarticulações e articulações em outros níveis como, por exemplo, conexões fortes entre as cidades de uma determinada região com outras de nível hierárquico semelhante ou diferenciado e localizadas em outras regiões do país ou mesmo do mundo.

Esclarecidas as duas perspectivas que aqui são associadas para fundamentar uma compreensão de região enquanto um espaço que se particulariza tanto por suas características diferenciadas diante de um todo, quanto por suas articulações ou interações num plano das relações intrínsecas à sociedade, é conveniente tecer alguns comentários sobre a concepção que está na base dessa compreensão, a de particularidade.

Para Corrêa (1996) a particularidade é eficaz na evidenciação da atual condição da região num mundo globalizado, onde não se pode mais conceber as regiões enquanto autônomas. Lencioni (2003) também profere argumentos nesse sentido ao enunciar que

> A escala regional, como escala intermediária de análise, como mediação entre o singular e o universal, pode permitir revelar a espacialidade particular dos processos sociais globais. Nesse sentido, o regional pode se reabilitar frente ao global, como particularidade da globalização e, assim, a própria noção de globalização também se reabilita (p. 194).

Sendo assim, Lencioni (2003) considera que o reconhecimento da região a partir da particularidade ou, em suas palavras, "[...] como espacialidade diferencial dos processos sociais e naturais [...]" (p. 195), não equivale a reconhecê-la como autônoma, pois a região não seria

> [...] produto de processos particulares regidos por leis particulares. Longe disso, as leis do processo socioespacial, tanto quanto as leis da natureza, constituem-se leis gerais, não como leis específicas e particulares de uma parcela do espaço. Como leis gerais da ciência é que elas encontram suas particularidades regionais (p. 195).

Entretanto, o potencial explicativo da categoria particularidade vai bem além do conceito de região, já que não é apenas essa que se encontra na mediação entre o singular e o geral, entre processos globais e locais. As cidades e a própria rede urbana também podem ser interpretadas por essa perspectiva, como será demonstrada no próximo item.

1.3.2 Diferenças das cidades e particularidades da rede urbana

A categoria particularidade, utilizada até agora neste trabalho para tratar da região, possui uma amplitude bem maior que sua aplicação a esse conceito geográfico, como ilustra a proposição que se fará mais adiante no que se refere ao seu uso como recurso explicativo para as cidades e para a rede urbana. Importante categoria presente em diversas perspectivas filosóficas de grande influência, como a de Immanuel Kant e a de Georg Wilhelm Friedrich Hegel, também teve grande desenvolvimento no âmbito do materialismo histórico e dialético de Karl Marx e Friedrich Engels, que recebeu importantes contribuições a partir da obra de outros autores materialistas, a exemplo de Georg Lukács (1968) e Alexandre Cheptulin (1982). E é nas obras desses últimos autores e, portanto, na perspectiva do materialismo histórico e dialético, que a particularidade será aqui considerada.

Lukács (1968) deixa claro que a dialética expressa na tríade universal, particular e singular possui grande relevância para a conformação do que denomina ciência autêntica, a dialética materialista, o que fica evidente nas suas palavras:

> A ciência autêntica extrai da própria realidade as condições estruturais e as suas transformações históricas, e, se formula leis, estas abraçam a universalidade do processo, mas de um modo tal que deste conjunto de leis pode-se sempre retornar – ainda que frequentemente através de muitas mediações – aos fatos singulares da vida. É precisamente esta a dialética concretamente realizada de universal, particular e singular (p. 88).

Cheptulin (1982), também orientado pela dialética materialista, define e estabelece correlações entre o singular, o particular e o geral. Para ele o singular diz

respeito àquilo que só existe em uma formação material dada (coisa, objeto, processo) e não se repete em outras formações. O geral, ao contrário, se refere às "[...] propriedades e ligações que se repetem nas formações materiais (coisas, objetos, processos) [...]" (p. 194). A partir dessas definições o autor conclui que

> [...] o singular e o geral não existem de maneira independente, mas somente por meio de formações materiais particulares (coisas, objetos, processos), que são momentos, aspectos destes últimos. Cada formação material, cada coisa representa a unidade do singular e do geral, do que não se repete e do que se repete.
> Existindo sob a forma de aspectos, momentos das formações materiais particulares (coisas, processos), o singular e o geral estão organicamente ligados um ao outro, interpenetram-se e só podem ser separados no estado puro das abstrações. A correlação do singular e do geral no particular (formação material, coisa, processo) manifesta-se como correlação de aspectos únicos em seu gênero, que são próprios apenas a uma formação material dada, e a aspectos que se repetem nesse ou naquele grupo de outras formações materiais (CHEPTULIN, 1982, pp. 194-195).

Neste sentido, fica claro nas palavras do autor que o singular, o particular e o geral não são entidades independentes entre si, mas que possuem uma articulação, que existem uma em relação a outra enquanto componentes da trama que constitui a realidade. E o particular é o que mais evidencia essa interdependência, pois seria "[...] a unidade do singular e do geral. A correlação do particular e do geral representa uma correlação do todo e da parte, em que o particular é o todo e o geral é a parte" (CHEPTULIN, 1982, p. 196). Assim, em uma realidade particular os elementos do geral a compõem enquanto partes de um todo, que é o particular.

Lukács (1968, p. 92) também reconhece essas imbricações, que estão expressas no que ele denomina "relativização dialética do universal e do particular". Segundo o autor, em certas situações eles podem se converter um no outro, em outros casos o universal se especifica, "em uma determinada relação ele se torna particular, mas pode também ocorrer que o universal se dilate e anule a particularidade, ou que um anterior particular se desenvolva até a universalidade ou vice-versa".

Como bem alerta o autor, essas ocorrências variam de acordo com a situação concreta. Inclusive o que é geral, o que é particular e o que é singular ganham contornos diferentes segundo a situação concreta considerada, assim, não necessariamente, o geral se refere a um processo ou objeto de amplitude global. Ele é geral em relação ao que está sendo considerado. Neste trabalho, por exemplo, o geral se refere a Amazônia enquanto totalidade, em relação a qual o Nordeste Paraense é o particular.

Para Kosik (1969) totalidade não é sinônimo de todos os fatos, aspectos, coisas, relações ou, se poderia acrescentar, todos os objetos, processos etc. Segundo o autor, a realidade é uma totalidade concreta que se converte numa estrutura significativa para cada fato ou para um conjunto deles.

Essa consideração é possível pelo fato de o universal, o singular e, principalmente, o particular, segundo Lukács (1968), não se constituírem enquanto pontos firmes, isto é, fixos, e, assim, concretamente poderem se referir a processos e formas bastante diversas dependendo da situação concreta. Tratando do particular, o autor afirma que este é ainda menos firme, pois o meio, o intermediário, "[...] só formalmente (e em certos casos singulares) possui um caráter que possa ser fixado em determinado ponto: ele é uma expressão complexiva e sintética de todo o conjunto de determinações que mediatizam reciprocamente o início e a conclusão" (p. 113). Enquanto mediador, não tem sequer um número definido, mas pode ser

> [...] um inteiro campo de mediações, o seu campo concreto e real que, segundo o objeto ou a finalidade do conhecimento, revela-se maior ou menor. O aperfeiçoamento do conhecimento pode alargar este campo, inserindo na conexão momentos dos quais precedentemente se ignorava que função tinham na relação entre uma determinada singularidade e uma determinada universidade. E pode também diminui-lo, na medida em que uma série de determinações mediadoras – que até um dado momento eram concebidas como sendo independentes uma da outra e autônomas – são agora subordináveis a uma única determinação. (LUKÁCS, 1968, p. 112).

A concepção do particular enquanto um mediador (ou mesmo um conjunto de mediações) entre o singular e o geral também está presente em Lefebvre (1991, p. 225), que entende essa mediação como o papel essencial do particular: "o particular, o termo médio, realiza a mediação efetiva entre o singular e o universal". Exemplifica dizendo que: "é sendo homem que o indivíduo humano é vivo. É através do humano e da humanidade que ele se liga a vida e ao universo". Neste caso, o indivíduo é o singular, o homem ou a humanidade o particular e a vida e o universo o geral.

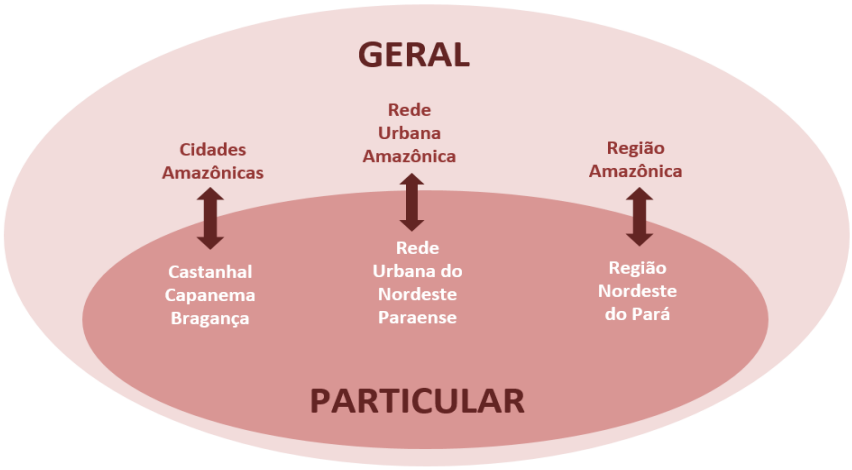
O singular, aquilo que é único numa determinada situação concreta não será tratado, porque não vai ser privilegiado na análise. E para fundamentar essa posição se utilizará dos argumentos de Cheptulin (1982), que, após alertar que o estudo a partir da categoria do 'singular' evidencia aquilo que é único a um determinado objeto ou processo e que o estudo a partir do 'geral' ilumina o que se repete, ressalta que frequentemente importa mais "[...] estabelecer a identidade (a

semelhança) e diferença entre os objetos confrontados. Torna-se, portanto, necessário opor o geral ao particular e não ao singular" (pp. 196-197).

Nas palavras de Cheptulin (1982, p. 197), "o que distingue os objetos confrontados constitui o particular e o que exprime sua semelhança é o geral". Quanto ao singular, ele se apresentaria sempre como particular, pois "[...] sendo próprio apenas a uma formação material dada, ele a distingue de qualquer outra formação material". É esse entendimento que norteia a análise da Região Nordeste do Pará, de sua rede urbana e de suas principais cidades enquanto particulares à Região Amazônica, à sua rede urbana e às suas cidades, postas como geral nessa situação concreta, como representado na Figura 8.

No mesmo sentido que Cheptulin, Lukács (1968) explica que no âmbito da dialética materialista, que busca a maior aproximação possível com a realidade objetiva, se "[...] pode compreender a universalidade em uma contínua tensão com a singularidade, em uma contínua conversão em particularidade e vice-versa" (p. 104), ou seja, o particular é a grande expressão da realidade concreta, que traz em si o singular e o geral.

FIGURA 8: Esquema de representação da relação entre particular e geral na situação concreta estudada



FONTE: Elaboração própria.

Para o autor "o particular se confunde, em sua determinação e delimitação, ora com o universal ora com o singular" (p. 110), por sua natureza de mediação. Ele seria "a expressão lógica das categorias de mediação entre os homens singulares e a sociedade" (p. 93). Desse modo,

> O movimento do singular ao universal e vice-versa é sempre mediatizado pelo particular; ele é um membro intermediário real, tanto na realidade objetiva quanto no pensamento que a reflete de um modo aproximadamente adequado. Ele é, porém, um membro intermediário com características bastante específicas. (LUKÁCS, 1968, p. 112).

Um membro intermediário, ou mesmo uma cadeia de membros intermediários, porém concreto, real e com um caráter sobretudo posicional, isto é, "[...] com relação ao singular, representa uma universalidade relativa, e, com relação ao universal, uma singularidade relativa" (LUKÁCS, 1968, p. 117). Também destaca o autor, que essa relatividade posicional não pode ser vista como algo estático, mas como um processo. Bem como argumenta que enquanto processos, os momentos particulares mediadores possuem existência bem delimitada. E chega a citar como exemplos, a espécie e o gênero, para o âmbito da natureza, e a classe e o estrato, para a sociedade. Corrêa (1996) acrescenta aos exemplos citados por Lukács como de ocorrência da particularidade, a região, enquanto expressão espacial da particularidade.

Neste trabalho, como já informado, concorda-se com a consideração da região enquanto expressão espacial da particularidade, entretanto, não se concorda com a ideia de que ela seja a única. De fato, sendo o particular possuidor de uma posição variável, pois que se situa na mediação entre o singular e o geral, cuja definição depende da situação concreta a ser considerada, conceitos geográficos como de espaço e território, por exemplo, também podem ser marcados pela particularidade.

De fato, a natureza particular não se relaciona ao conceito em si, mas à situação concreta em que está imersa. E é com base nesse entendimento que neste trabalho se propõe uma análise não apenas da região a partir da categoria particularidade, mas também da rede urbana e das cidades. Não delas em qualquer situação, mas inseridas em uma realidade concreta em que se tornam evidentes a mediação entre o singular e o geral.

Segundo Cheptulin (1982, p. 198) para "[...] formar uma representação exata de um objeto dado é necessário colocar em evidência o que identifica e o que o distingue de outras formações materiais". E o próprio geral pode atuar como elemento particular e, portanto, na distinção de um determinado objeto ou processo material além de poder também exercer sua função característica, que é assemelhar as

formações materiais. Nesse sentido, para o autor, “cada formação material representa, portanto, a unidade do geral e do particular, a unidade do que a identifica a outras formações materiais, assim como a unidade do que a distingue”.

Interessa nesta tese, principalmente, os elementos que distinguem as cidades estudadas (Castanhal, Capanema e Bragança) no quadro geral das demais cidades amazônicas, a rede urbana do Nordeste Paraense e, como resultado, o próprio Nordeste do Pará, que, nestes moldes, assume a condição de região.

Enfatiza-se que o termo diferença será aqui empregado para se referir às múltiplas particularidades dessas cidades, isto é, representando o conjunto de características (singulares e particulares) que diferenciam essas formações concretas no âmbito da Amazônia enquanto totalidade (geral). Buscando o reconhecimento de características fundamentais à identificação e diferenciação das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, da rede urbana do Nordeste Paraense e da própria Região Nordeste do Pará no contexto amazônico. O que as tornam diferentes de outras realidades concretas.

No âmbito dessas características serão considerados tanto atributos como população, densidade do espaço urbano, infraestrutura de circulação, produção econômica etc., quanto o processo de formação dessas realidades concretas e, principalmente, a sua inserção no espaço relacional, o que se buscará mediante a análise das interações espaciais específicas, produzidas por agentes e atores específicos.

As diferenças entre as cidades, assim como as particularidades da rede urbana e da região, se estabelecem tanto no plano das desigualdades quanto das diferenças propriamente ditas, ou, no sentido apresentado por Haesbaert (2010), diferenças de grau e diferenças de natureza. As análises relativas à hierarquia urbana, muito privilegiada neste trabalho, se ligam mais ao plano das desigualdades, enquanto, certos aspectos das heterarquias urbanas (CATELÁN, 2013), podem ser relacionados ao plano das diferenças de natureza.

Na mesma lógica de interpretação, Barros (2005) atribui significados divergentes para desigualdade e diferença. Para a autora, no primeiro caso, “refere-se quase sempre não a um aspecto ´essencial’, mas a uma ‘circunstância’ (mesmo que esta circunstância aparentemente se eternize no interior de determinados sistemas políticos ou situações sociais específicas)” (p. 345). No segundo, “tem-se em

vista algo da ordem das essências: uma coisa ou é igual a outra (pelo menos em um determinado aspecto) ou então dela difere".

Ou seja, as desigualdades partem de um mesmo referencial, um certo aspecto, a partir do qual se reconhecem desigualdades de inserção, participação, etc. São contradições, por isso, circunstanciais, passíveis de modificações. Já as diferenças não partem de um único referencial, não existem enquanto contradições, são expressões da própria diversidade enquanto essência humana.

A noção de urbanodiversidade, cunhada por Trindade Júnior (2010), é uma formulação relativa à diferença, uma vez sublinhando o imperativo de se compreender a diversidade das realidades urbanas em nível nacional, mas principalmente na Amazônia, que seria destacadamente marcada por esta diversidade, como conclui o autor:

> Trata-se de formas, mas, sobretudo de formações urbanas, que revelam diferentes maneiras de se expressar o urbano, desde aquelas que categoricamente difundem os valores da sociedade moderna, até mesmo formas híbridas do espaço que denunciam fortes conteúdos rurais entremeados de valores urbanos do passado e do presente (p. 252).

Neste caso, não se está tratando as cidades de um ponto de vista hierárquico, com vista ao reconhecimento das desigualdades entre os centros, como num enfoque que destaca cidades pequenas, médias e grandes (seja pelo critério populacional ou seja por critérios econômicos, por exemplo); mas se está discutindo diferenças.

Outros estudos sobre as realidades urbanas da Amazônia também se aproximam dessa preocupação com a diferença. Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) destacam duas abordagens comprometidas com a análise dessa diversidade da Amazônia a partir do urbano, a de Becker (1990) a respeito do processo de urbanização na Amazônia e de Vicentini (2004) sobre a tipologia de cidades constituídas ao longo da formação histórico-territorial amazônica, respectivamente, apresentadas nos Quadros 3 e 4.

As classificações apresentadas com relação ao processo de urbanização da fronteira amazônica e a tipologias das cidades constituídas ao longo da história da Amazônia abarcam uma série de realidades regionais componentes do quadro da urbanodiversidade regional, mas ainda parecem insuficientes para compreender determinadas formações socioespaciais imersas na complexidade amazônica.

QUADRO 3: Fronteira amazônica. Modelos de urbanização. 1990

MODELOS DE URBANIZAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Urbanização 'espontânea'	Muito presente na Amazônia Oriental, resulta em grande parte da ação indireta do Estado na produção do espaço, quando incentiva a apropriação privada da terra por empresas, grupos econômicos ou agentes individuais. Nesse processo, surgem ou se expandem cidades que acompanham as frentes econômicas, mobilizando, igualmente, uma grande quantidade de mão-de-obra móvel e polivalente e que acaba por incrementar a dinâmica dos núcleos urbanos recentes ou em expansão.
Urbanização dirigida pela colonização particular	Direcionadas por companhias colonizadoras, é um tipo de urbanização comandada por relações econômicas baseadas em trabalho familiar e cuja configuração territorial assemelha-se ao urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e que articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas e onde os agentes principais são os colonos, os funcionários das companhias, os comerciantes e os investidores.
Urbanização dirigida pela colonização oficial	Trata-se do modelo de urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e que articula um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, aproveitando a estrutura urbana preexistente para a configuração de um sistema de cidades, que, por sua vez, está baseado em uma estrutura social complexa: colonos, funcionários, comerciantes (bens, terras, força de trabalho), extrativistas, antigos moradores, burocracia, fazendeiro, migrantes etc.
Urbanização dos grandes projetos	Trata-se de um processo de urbanização ligado a projetos de grande escala – os grandes projetos econômicos e de infraestrutura –, cuja dependência de uma base urbana para a instalação e para a residência de pessoal técnico, de trabalhadores permanentes, e de atendimento a uma massa de trabalhadores temporários, faz desses espaços verdadeiros enclaves urbanos na rede de cidades da Amazônia. Mesmo originando novos núcleos, não desconsidera em definitivo a rede urbana regional ao gerar ou fazer crescer núcleos espontâneos que dão apoio às atividades dos grandes projetos e que se expressam como espaços segregados, mas funcionalmente articulados a esses empreendimentos.
Urbanização tradicional	Com pouca repercussão da expansão das frentes econômicas, tratam-se de cidades que apresentam uma configuração com pouca alteração do padrão tradicional à beira do rio e com forte ligação a um centro regional que não prescinde do padrão dendrítico.

FONTE: Elaborado por Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) a partir de BECKER, Bertha K. Fronteira e urbanização repensadas. In: BECKER, B. K.; MACHADO, L. O.; MIRANDA, M. **Fronteira Amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: UnB, 1990.

QUADRO 4: Amazônia. Cidade e história: uma tipologia. 2004

TIPO DE CIDADE	CARACTERÍSTICAS
Metrópoles contemporâneas	Estruturas urbanas complexas associadas às repercussões dos novos processos de ocupação (Belém, Manaus, São Luís).
Cidades novas e modernas	Bases de operação e de reprodução social dos grandes projetos minero-metalúrgicos implantados na região (company towns de Barcarena, Tucuruí e Carajás, principalmente) ou associadas à necessidade de consolidação de novas estruturas territoriais que demandam uma relativa estrutura urbana concentrada de apoio às atividades econômicas e políticas (Palmas).
Cidades da colonização	Núcleos de apoio aos processos de colonização do final da década de 1960 e pontos de apoio aos eixos de penetração rodoviários (agrovilas, agrópolis, rurópolis).
Cidades “espontâneas”	Estruturas urbanas novas e precárias associadas às atividades e serviços complementares, formais ou não, relativas aos grandes projetos ou de apoio às novas frentes econômicas.
Cidades tradicionais	Estruturas urbanas mais antigas e sujeitas a transformações recentes, decorrentes dos impactos sociais, culturais e ambientais promovidos pela introdução de novos modelos de produção e de inovações tecnológicas na região.

FONTE: Elaborado por Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) a partir de VICENTINI, Y. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.

Entretanto, é possível perceber a partir da análise dos Quadros 3 e 4 e até mesmo na noção de urbanodiversidade, que essa separação entre diferença e desigualdade precisa de certa relativização, pois não é muito difícil reconhecer vinculações entre elas, isto é, características mais associadas ao plano das diferenças que resultam de processos marcantemente desiguais e diferenças que acabam por se expressar em processos desiguais. Desse modo, considera-se que a separação entre desigualdades e diferenças na análise dos espaços urbanos e das redes urbanas é bastante relativa.

E, por isso, as análises que se seguem em relação à caracterização da região, da rede urbana e das cidades no Nordeste Paraense não enfatiza a organização dos indicadores a partir desses dois polos, mas os abarca conjuntamente na busca de uma maior aproximação com o real. Desse modo, a busca de reconhecimento da particularidade da Região Nordeste do Pará, da Rede Urbana do

Nordeste Paraense e das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto nós principais dessa rede urbana, envolve elementos relativos às desigualdades e às diferenças propriamente ditas e à hierarquia/heterarquia urbanas.

O termo diferença não será usado neste trabalho no sentido de diferenças propriamente ditas, mas num sentido que integra essas a aspectos associados às desigualdades, que associa elementos quantitativos e atributos qualitativos. Além disso será resguardado ao tratamento das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, significando o conjunto de elementos particulares de diferenciam essas cidades entre si e com relação às demais cidades. Para a rede urbana e a região será utilizado diretamente o termo particularidade para se referir àquilo que as diferenciam.

As respostas às questões expostas na introdução dessa tese são efetivadas nos três capítulos que se seguem. Cada um imbuído de desenvolver um ponto de vista sobre o objeto da pesquisa: a rede urbana do Nordeste Paraense e seus principais nós. No primeiro ponto de vista, desenvolvido no próximo capítulo, a preocupação se volta à configuração da Região Nordeste do Pará. É discutido o processo de formação da região, sua inserção na totalidade amazônica e as características que lhe dão particularidade, abrangendo suas características socioespaciais propriamente ditas e seu espaço relacional, buscado por meio da análise das interações espaciais, que, neste primeiro ponto de vista, se refere às interações entre os principais nós da rede urbana do Nordeste paraense (Castanhal, Capanema e Bragança).



2

PRIMEIRO PONTO DE VISTA: A REGIÃO NORDESTE DO PARÁ

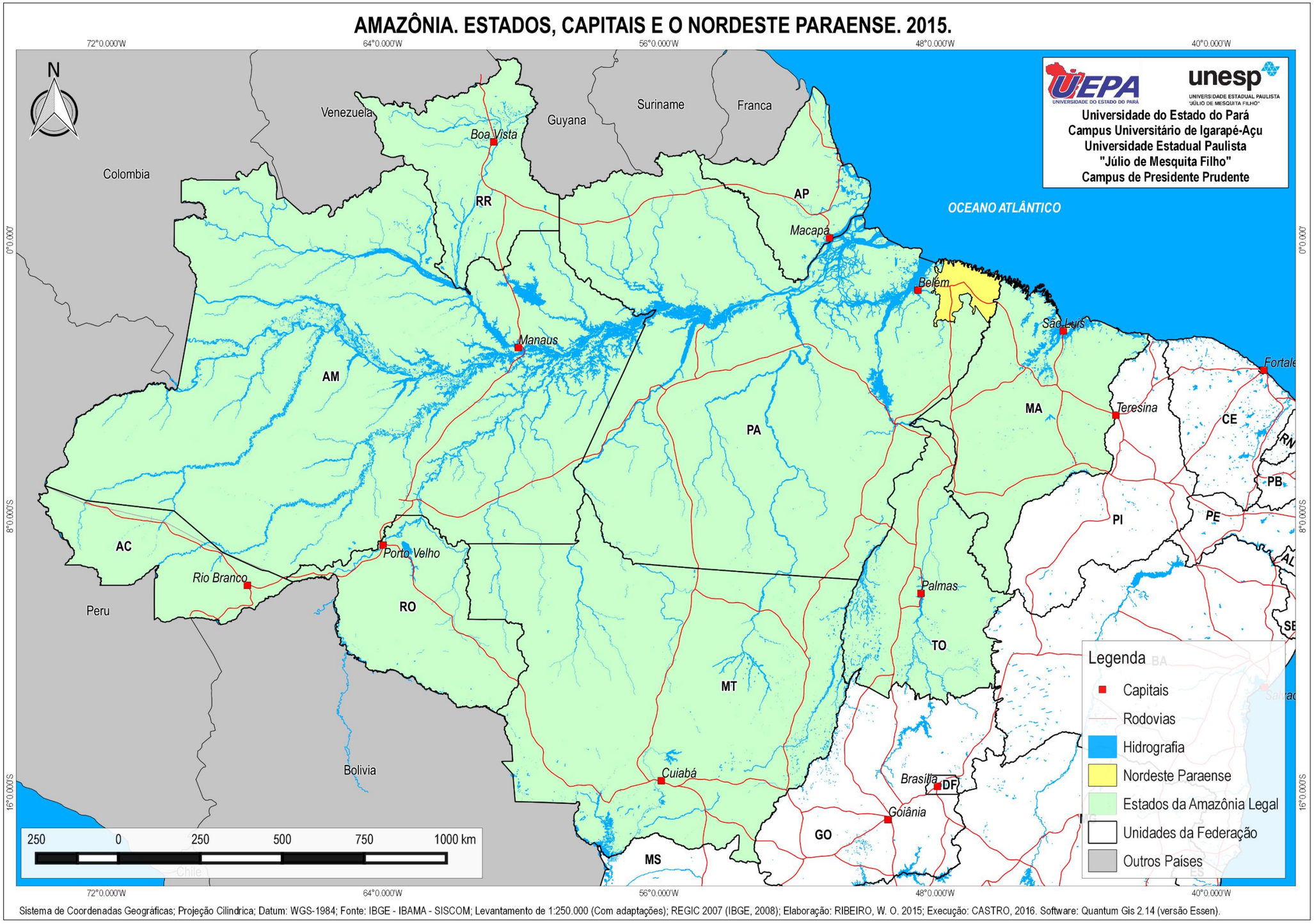
Este capítulo desenvolve o primeiro ponto de vista da análise aqui realizada sobre os principais nós, da rede urbana e da região Nordeste do Pará. Esse ponto de vista se constitui enquanto um plano analítico que privilegia a Região Nordeste do Pará, considerada sobre duas vertentes: 1) as características socioespaciais que lhe dão particularidade, como o seu processo histórico de formação, a densidade das redes rodoviárias e a densidade e diversidade das cidades; 2) as interações espaciais entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança possibilitando, assim, a reflexão sobre a região sob a perspectiva da articulação. Desse modo, ficam contemplados os dois elementos teóricos que integrados possibilitam uma melhor apreensão da região.

Após a análise dessas interações entre Castanhal, Capanema e Bragança já será possível avaliar o Nordeste Paraense do ponto de vista das suas articulações, isto é, enquanto um espaço relacional, que somado às características socioespaciais que a particularizam no âmbito da Amazônia, possibilitam uma avaliação mais precisa da sua condição enquanto uma região.

Ao longo do capítulo, o Nordeste Paraense será delimitado, caracterizado e contextualizado no âmbito da Amazônia (Figura 9), evidenciando-se a forte particularidade dessa região, que já pode ser percebida através do reconhecimento dos elementos próprios de sua formação histórica, mas que também se expressa na elevada densidade populacional, no grande número de municípios e na grande quantidade de rodovias promovendo a articulação entre os núcleos urbanos. Essas características são bastante particulares à região em análise já que, em geral, a Amazônia é muito marcada pelas grandes dimensões territoriais, pela vastidão dos territórios municipais e pela falta ou precariedade das vias de articulação entre os centros urbanos. O Nordeste Paraense é ao mesmo tempo componente da totalidade amazônica e particular a ela, pois vivencia os principais movimentos e ações do processo de produção do espaço regional mas, em vários aspectos, de forma diferenciada, como será demonstrado mais adiante.

De início, buscando compreender o contexto regional mais amplo em que se insere o Nordeste Paraense, é discutido o processo de formação da rede urbana amazônica, tentando apontar as características de cada período da rede urbana regional; em seguida, é apresentada a delimitação da Região Nordeste do Pará e as particularidades que lhe dão concretude.

FIGURA 9: Amazônia. Estados, capitais e o Nordeste Paraense. 2015



Sistema de Coordenadas Geográficas; Projeção Cilindrica; Datum: WGS-1984; Fonte: IBGE - IBAMA - SISCOM; Levantamento de 1:250.000 (Com adaptações); REGIC 2007 (IBGE, 2008); Elaboração: RIBEIRO, W. O. 2015; Execução: CASTRO, 2016. Software: Quantum Gis 2.14 (versão Essen).

A análise das particularidades dessa região perpassa pelo estabelecimento de uma periodização do processo de formação da rede urbana do Nordeste Paraense, desde seu período embrionário, que se inicia com as políticas da colonização portuguesa no século XVII, passando pelo período marcado pela Estrada de Ferro de Bragança – EFB e chegando ao período atual, marcado pela expansão e consolidação da malha rodoviária, pela complexificação da rede urbana e pela maior evidenciação da dispersão metropolitana de Belém.

E, por fim, a região é discutida sob uma perspectiva relacional, por meio da análise das interações espaciais entre os seus centros urbanos principais. As interações serão consideradas a partir dos deslocamentos de pessoas e de mercadorias. Para o primeiro caso os indicadores serão os deslocamentos temporários por motivo de trabalho e por motivo de estudo, dados extraídos do censo de 2010 (IBGE, 2010) entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança. Para o segundo caso, serão usados como indicadores os deslocamentos a partir das redes de comércio varejista originadas e atuantes na Região Nordeste do Pará.

2.1 A REDE URBANA AMAZÔNICA: DOS PRIMÓRDIOS DA REDE URBANA ESTRUTURADA A PARTIR DOS RIOS À COMPLEXIDADE DA ESTRUTURAÇÃO ATUAL

A rede urbana está tão intrinsecamente relacionada à organização do espaço e à dinâmica da sociedade, que estudar a história de uma dada rede urbana regional em muito se confunde com o próprio exame do processo histórico de produção do espaço da região. É neste sentido, que a busca de estabelecimento do percurso histórico cumprido pela rede urbana na Amazônia brasileira implica na discussão da própria formação social e espacial da região.

Desse modo, o Quadro 5, que representa a periodização da rede urbana da Amazônia, segundo Corrêa (2006c), evidencia parte significativa da própria trajetória da formação socioespacial da Amazônia. O primeiro período destacado pelo autor remonta aos primórdios da ocupação da Amazônia pelos portugueses e tem na fundação de Belém, em 1616, seu grande destaque. A fundação do Forte do Presépio de Santa Maria de Belém (SOUZA, 2009) representa bem a estratégia colonial portuguesa para a Amazônia no século XVII, que tinha na defesa do território o seu principal objetivo, diante das dificuldades dos portugueses em realizar uma definitiva

ocupação do território, especialmente pela escassez de recursos financeiros e humanos. Dessa forma, a fundação de fortes era bastante conveniente, uma forma barata de assegurar a posse do território, diante das constantes investidas de outras nações europeias.

QUADRO 5: Amazônia. Periodização da rede urbana. 2006

	DENOMINAÇÃO DO PERÍODO	PERÍODO HISTÓRICO	CARACTERIZAÇÃO
1	Fundação de Belém	Primeira metade do séc. XVII	Fundada pelos portugueses em 1616, Belém cumpria a dupla função de defesa do território e de ponto para penetração no território amazônico. O Forte do Presépio foi a instalação inicial a partir da qual se expandiu a cidade. A partir de Belém se criam outros núcleos de povoamento na região.
2	Fortins, aldeias missionárias e as drogas do sertão	Da segunda metade do séc. XVII à primeira metade do século XVIII	A coleta e comercialização das especiarias denominadas 'drogas do sertão' estava baseada na dispersão pela região das aldeias mantidas por ordens religiosas, onde índios eram mantidos e desenvolviam a coleta dos produtos na floresta. Essas aldeias constituíam-se no embrião da rede urbana comandada por Belém. Uma rede urbana embrionária de tipo dendrítica.
3	Companhia do Grão-Pará e Maranhão	Da metade do séc. XVIII ao final dos anos 70 do mesmo século	Fase de relativo desenvolvimento da rede urbana, decorrente da expansão das atividades produtivas em áreas já incorporadas economicamente por meio da ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, fundada em 1755, segundo os interesses do Marquês de Pombal. Resultou na expansão do povoamento regional, com a criação de vilas, e no reforço da primazia de Belém.
4	Estagnação da vida urbana	Do final do século XVIII à metade do séc. XIX	Com o fim da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1778, e as dificuldades de inserção dos produtos tropicais no mercado internacional, existe um recuo dos espaços urbanos, com a paralização do crescimento ou mesmo perda de população.
5	Expansão do extrativismo da borracha	Da metade do séc. XIX ao final da 1ª Guerra Mundial	A grande demanda pela borracha no mercado internacional inseriu a Amazônia na Divisão Internacional do Trabalho e trouxe grandes consequências para a rede urbana regional como: criação de novos núcleos urbanos e revigoramento dos preexistentes através do crescimento demográfico e econômico; intensificação, por meio do sistema de aviamento, das relações entre os núcleos; grande crescimento, modernização e reforço da centralidade das cidades de Belém e Manaus na rede urbana regional, que alcança o ápice de sua forma dendrítica.

6	Estagnação econômica	1920 a 1960	O fim da economia da borracha e a inexistência de outros produtos relevantes economicamente levou a estagnação econômica da região amazônica, afetando diretamente a rede urbana, como pode ser percebido: na diminuição da população das pequenas cidades; no retorno da dependência de Manaus em relação a Belém; ratificação de Manaus e, principalmente, de Belém na rede urbana regional por conta do êxodo proveniente dos seringais.
7	Fronteira do capital	Da década de 1960 aos dias atuais	A partir da abertura das grandes rodovias, dos projetos energéticos e mineradores conduzidos pelo governo federal brasileiro, da chegada de novos agentes na região etc., transformações profundas ocorreram na rede urbana regional: intensificação da urbanização e concentração em poucos núcleos; ascensão de Manaus à categoria metropolitana; revigoramento de centros antigos; criação de novos núcleos, incluindo aqueles construídos para receber os trabalhadores dos grandes projetos mineradores e energéticos – as company towns.

FONTE: Adaptado de Corrêa (2006c).

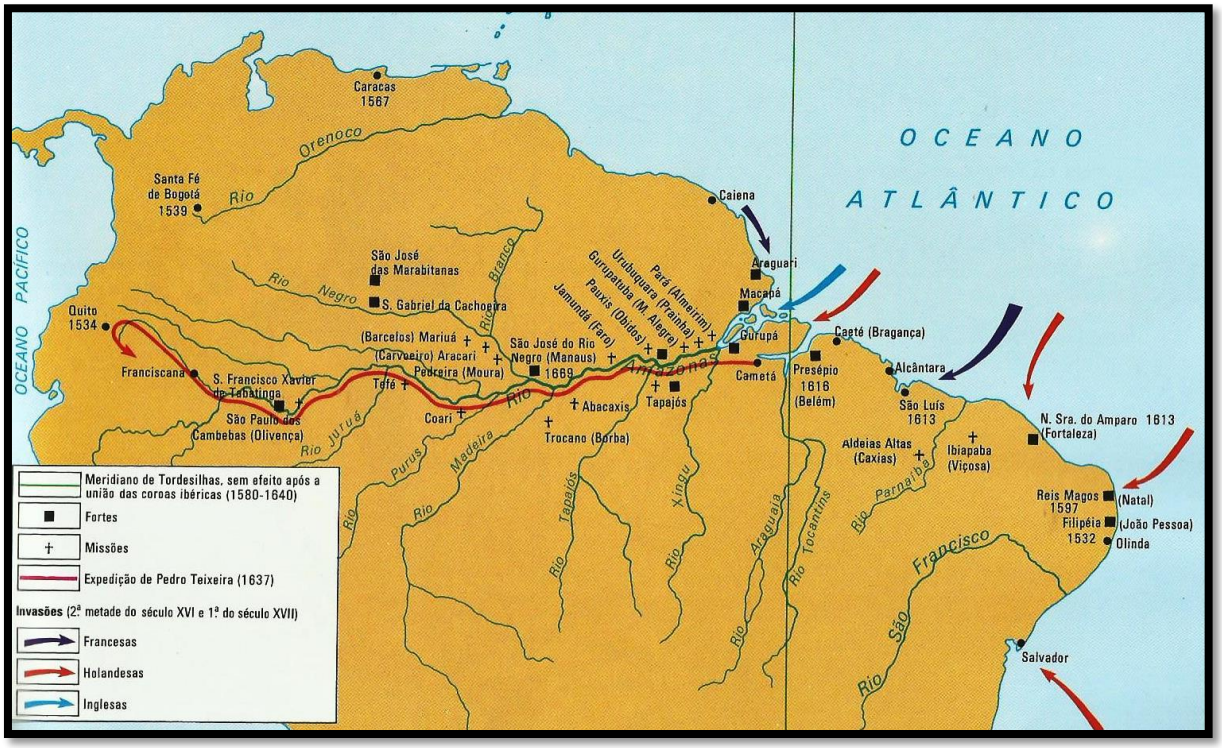
Belém, a cidade que se constitui a partir do Forte do Presépio, passa a funcionar também como um importante ponto para a expansão da ocupação e, portanto, cumpre papel central nos primórdios da rede urbana amazônica. Tavares (2008) assim relata esse processo de expansão da ocupação, com a criação de novas Vilas, a partir de Belém:

> A segunda vila fundada no Pará no século XVII foi a Vila de Cametá, em 1635 [...]. Em Gurupá, local no qual holandeses e ingleses haviam se estabelecido antes da fundação de Belém, foi fundada uma fortificação em 1623, que deu origem a um povoado, elevado à categoria de vila em 1639. Bragança foi a quarta vila criada no território paraense, sendo mais antiga que Cametá e Gurupá, pois suas origens remontam ao ano de 1622, quando foi concedida sesmaria a Gaspar de Souza, que aí fundou o povoado de Vera Cruz do Gurupy. Posteriormente foi transferido e fundado o sítio do núcleo como vila no lugar atual (1663). A quinta vila no território paraense foi Salinas, cujas origens remontam a 1656 quando foi fundada uma povoação em uma atalaia com o objetivo de avisar os navegantes dos perigos à navegação no local de acesso à Baía de Guajará-Mirim (Foz do Amazonas) (TAVARES, 2008, p. 60).

Esse primeiro período de formação da rede urbana amazônica, marcado pela fundação de Belém, abrange a primeira metade do século XVII. Da segunda metade do séc. XVII à primeira metade do século XVIII, já se está num segundo período, de acordo com Corrêa (2006c), caracterizado pela importância dos fortes,

das missões religiosas e das drogas do sertão[17] para a estruturação da rede urbana regional (Figura 10).

FIGURA 10: Amazônia. Ocupação a partir de Fortes e Missões. Século XVII



FONTE: Arruda (2008)

Os aldeamentos de missões religiosas forneciam a mão-de-obra indígena utilizada na coleta das drogas do sertão, beneficiando-se os colonizadores do conhecimento da floresta detido pelos nativos. As especiarias coletadas tinham como destino o mercado europeu e contribuíram bastante à expansão da ocupação da região e à formação da rede urbana embrionária. Segundo Porto-Gonçalves (2008), "ao longo da calha do rio Amazonas, sobretudo na confluência com outros rios, surgem aldeamentos e vilas, muitas das quais se transformam mais tarde em cidades regionalmente importantes [...]" (p. 81).

A economia das drogas do sertão, a política de implantação dos fortes e as missões das ordens religiosas contribuem à ocupação ao longo dos grandes rios amazônicos, como pode ser observado na Figura 10, fornecendo um padrão espacial à região, que perdurará até meados do século XX, denominado por Porto-Gonçalves

[17] Especiarias valorizadas na Europa e com uma diversidade de usos: farmacêuticos, enfeites, materiais de construção, condimentos. As principais eram cacau, cravo, canela, salsaparrilha, madeira e manteiga de peixe, entre outras (CORRÊA, 2006c).

(2008), padrão rio-várzea-floresta. Corrêa (2006c) assim caracteriza esse período e suas repercussões sobre a rede urbana regional:

> A dispersão das espécies que constituíam as 'drogas do sertão' [...] implicava uma dispersão das aldeias missionárias. Mas esses núcleos estavam articulados, sobretudo, através da organização das ordens religiosas e da circulação de mercadorias, à cidade de Belém. Tratava-se de uma articulação pouco complexa, gerando uma rede urbana embrionária do tipo de dentrítico, marcada pela posição excêntrica e proeminente de Belém e pela forma que assumia espacialmente a circulação. [...] Um embrião de rede urbana que, mais tarde, seria ratificada e reforçada. E nesta ratificação e reforço mantém-se e reproduz-se o mesmo padrão de localização absoluta e relativa: localização ribeirinha consubstanciando um padrão espacial dendrítico e um sítio sobre um terraço fluvial, a salvo das cheias periódicas (p. 196).

O terceiro período da rede urbana amazônica, destacado no Quadro 5, da metade do século XVIII ao final dos anos 70 do mesmo século, é o momento histórico de influência da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, no qual a rede urbana conhece um relativo desenvolvimento. Essa companhia integra um conjunto de medidas definidas sob o comando do primeiro ministro português, Sebastião José de Carvalho, o Marquês de Pombal. Segundo Tavares (2008), ele foi responsável, além da já citada criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que detinha o monopólio da exportação de produtos agrícolas da região para a Europa; por estimular a agricultura de exportação, projetada como base da economia regional; pela declaração de liberdade dos indígenas; por incentivar a miscigenação entre índios e portugueses; por expulsar os jesuítas e outras ordens religiosas da Amazônia; e por introduzir escravos africanos na Amazônia para servir de mão de obra, principalmente, na agricultura.

As políticas do Marquês de Pombal atribuíram, na visão de Machado (1997), um grande valor às formas espaciais, especialmente, um valor simbólico, que pode ser percebido através de medidas como: a construção de alguns poucos grandes fortes estrategicamente localizados ao longo das fronteiras provisórias da colônia; a conversão formal dos aldeamentos missionários em vilas ou pequenas cidades e a fundação de algumas pequenas cidades para abrigar novos colonos.

Como esclarece Corrêa (2006c), além dessas, outras medidas do Estado português, como a transferência, em 1751, da capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão, de São Luís para Belém e depois, em 1772, a separação dos dois estados, dando origem ao Estado do Grão-Pará e ao Estado do Maranhão, fortalecendo, assim, a posição de Belém em relação à região, bem como a criação, em 1755, da Capitania

de São José do Rio Negro, que, em muito, coincide com o atual Estado do Amazonas, com capital em Barcelos e subordinada à Belém, provocam importantes repercussões na rede urbana regional.

Porém, essas repercussões se dão desigualmente no espaço regional, com a diferenciação entre os núcleos de povoamento segundo a função desempenhada, com destaque para as funções político-administrativas, hierarquicamente distribuídas, apesar de também guardar relevância as funções comerciais e de serviço, que favoreceram núcleos como Cametá e Barcelos. Mas, sem dúvida, é Belém, que a partir de 1772 se torna a capital político-administrativa de toda a Amazônia, que mais vai tirar proveito das ações governamentais do período, ratificando "[...] sua posição de capital econômica da Amazônia, controlando, através do monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, todo o comércio regional" (CORRÊA, 2006c, p. 200).

Desse modo, esse período acaba por reforçar as características dendríticas da rede urbana amazônica. Já o próximo período de formação dessa rede urbana, do final do século XVIII à metade do século XIX, é marcado pela estagnação da vida urbana, como resultado da extinção em 1778 da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e das dificuldades de comercialização dos produtos tropicais no mercado internacional. Corrêa (2006c) assim caracteriza a rede urbana amazônica em meados do século XIX, antes da valorização da borracha:

> [...] a rede urbana da Amazônia caracteriza-se pela proeminência de Belém e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do rio Amazonas. No litoral, havia alguns poucos núcleos urbanos, outros poucos na zona guajarina e na ilha de Marajó. Nos afluentes do Amazonas, a presença de núcleos urbanos limitava-se aos baixos cursos do Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, sobressaindo em importância o vale do rio Negro, com uma rede relativamente mais densa, porém em profunda decadência. A zona bragantina ainda não tinha sido economicamente valorizada, não tendo sido objeto de implantações urbanas. O mesmo era o caso dos médios e altos cursos dos afluentes do Amazonas, sobretudo, de sua margem direita, especialmente o Purus e o Juruá (p. 203).

Até esse período da formação da rede urbana amazônica, como será mostrado com mais atenção ainda neste capítulo, o espaço que hoje conforma o Nordeste do Estado do Pará, objeto do presente estudo, possuía uma ocupação muito residual, que se restringia muito ao litoral, com destaque a cidade de Bragança, que na sua origem tinha a denominação de Sousa do Caeté, mas também contando com a presença de pequenos núcleos litorâneos que serviam de suporte à navegação entre Belém e São Luís do Maranhão. No interior do território apenas Ourém e São

Miguel do Guamá, às margens do rio Guamá, que também serviam à ligação com São Luís, porém pelo continente. Da mesma forma, no século XIX, surgem alguns núcleos de povoamento no caminho utilizado para o transporte de gado entre Belém e São Luís (ÉGLER, 1961).

Essa realidade de ocupação residual do Nordeste Paraense e o baixo dinamismo econômico e a estagnação da rede urbana amazônica são rompidos com o advento da economia da borracha, que marca o quinto período da formação da rede urbana amazônica, da metade do século XIX ao final da 1ª Guerra Mundial. Para Porto-Gonçalves (2008), o advento da economia da borracha[18] se deveu à demanda por este produto no mercado internacional, inicialmente, pelo uso da "[...] borracha como matéria-prima de componentes para as máquinas industriais e na fabricação de fios para as redes elétricas e de comunicação (telégrafo, telefone, energia)" (p. 83) e, mais tarde, no final do século XIX, e com muito mais força, pelo uso na fabricação dos pneumáticos.

Tavares (2008) e Porto-Gonçalves (2008) concordam que a expansão do extrativismo da borracha não era vista com bons olhos pela elite regional, muito menos conduzida por ela, o que evidencia as determinações externas na constituição da nova economia amazônica, agora, tanto relacionadas aos países europeus e aos Estados Unidos, quanto ao próprio governo brasileiro, imperial até o final do século XIX, quando, então, foi instaurada a república. A elite local temia a perda de seu poderio, que estava ligado à atividade agrícola, reforçada durante o período pombalino, além do que as áreas de extração do látex usado na fabricação da borracha não coincidiam com as terras de propriedade da elite regional. Para Porto-Gonçalves (2008, p. 84), a economia da borracha gerou

> [...] um deslocamento paulatino das áreas geográficas de importância econômica, sobretudo nos altos cursos dos rios com destaque para o Tapajós e para o Xingu e, principalmente, para o Juruá e o Purus. Produz-se, assim, um deslocamento entre o poder político, encastelado na burocracia político-administrativa das elites tradicionais basicamente ligadas ao latifúndio agropecuário, que tem como sede sobretudo Belém, articulada nacionalmente com o governo federal; e o poder econômico ligado ao setor da borracha que, a partir dos bancos e casas exportadoras europeias e norte-americanas, articulava os interesses das casas aviadoras e os 'coronéis de barranco', que montavam seus seringais, tendo especialmente, em Manaus sua base, muito embora Belém tivesse, também, enorme influência sobre essas áreas.

[18] A borracha era fabricada somente a partir do látex extraído da seringueira, árvore típica da região amazônica.

A despeito de toda a riqueza produzida pela economia da borracha, que tinha importância fundamental na composição das exportações brasileiras, chegando a ser o primeiro produto nacional[19] (SODRÉ, 1968); em termos sociais, consistia num sistema de forte exploração, que tinha como agentes principais: as casas exportadoras, companhias de exportação situadas em Belém ou Manaus; as casas aviadoras, também situadas nas principais cidades, eram responsáveis pelo abastecimento dos seringais; os seringalistas, proprietários dos seringais; os regatões, embarcações responsáveis pelas conexões entre as unidades do sistema de produção e que forneciam utensílios aos seringais; e os seringueiros, que estavam na base do processo produtivo, submetidos à forte exploração, no âmbito do que ficou conhecido como sistema de aviamento[20], uma espécie de sistema de crédito sem dinheiro, no qual o seringueiro usufruindo do transporte até o seringal, dos utensílios para o trabalho e dos alimentos para sobreviver, acabava ficando preso ao seringal, sob comando do seringalista, por conta da dívida adquirida (PORTO-GONÇALVES, 2008; SARGES, 2010).

Corrêa (2006c) destaca três grandes efeitos da economia da borracha sobre a rede urbana amazônica:

1) Expansão e revigoramento urbano - a revalorização econômica da região a partir da economia da borracha provocou o surgimento de novos núcleos urbanos, especialmente, nos vales do Madeira, Purus e Juruá, na Amazônia ocidental (exemplos são Manicoré, Boca do Acre e Xapuri) e o revigoramento de núcleos preexistentes, principalmente no vale do Amazonas e nos baixos cursos de seus afluentes (exemplos são Santarém, Óbidos, Itacoatiara e Parintins). Mas o principal núcleo a passar por revigoramento foi Manaus, que se tornou o principal da Amazônia ocidental, sobretudo, com a criação da Província do Alto Amazonas, em 1852, da qual passou a ser a capital. Essa

[19] Segundo Sodré (1968), diante do declínio dos preços do café em 1905, a borracha chegou, em certo momento, a deixá-lo em segundo lugar na pauta de exportações do Brasil.
De acordo com Velho (2009), a maior exportação anual de borracha, 42 mil toneladas, ocorreu em 1912. Nesse momento, "a borracha torna-se o segundo produto da nossa pauta de exportações, logo após o café, e é responsável por cerca de 40% do valor global da exportação" (p. 31).

[20] "Sistema de crédito existente na região [amazônica] desde os tempos coloniais, é 'uma espécie de crédito sem dinheiro', o qual se caracterizava pelas trocas que se faziam entre as casas aviadoras, responsáveis pelo abastecimento dos seringais, e as casas exportadoras. Na Amazônia, a expressão aviar significou fornecer mercadorias a crédito" (SARGES, 2010, p. 102).

cidade, a partir da segunda metade do século XIX passa a competir comercialmente com Belém.

2) As relações entre os núcleos de povoamento - deu-se uma expressiva intensificação dos fluxos entre os núcleos urbanos. Os fluxos eram relativos à borracha em si, aos bens de consumo e aos instrumentos de trabalho e se beneficiavam da densa rede fluvial e das melhorias na navegação com a introdução e a expansão dos barcos a vapor. Essa intensificação das interações espaciais resulta numa concentração "[...] de atividades e população urbanas, primeiramente em Belém e, em segundo lugar, em Manaus" (CORRÊA, 2006c, p. 214). Essa dupla concentração, que rompe com a primazia de Belém, passa a ser marca fundamental da rede urbana regional.
3) Os melhoramentos urbanos - a paisagem urbana de Belém e de Manaus vai expressar fortemente a riqueza produzida pela economia da borracha, sendo as cidades, que concentravam as casas de exportação, as casas aviadoras e os seringalistas, alvos de elevados investimentos em infraestrutura urbana. Sarges (2010) comprova essa realidade na cidade de Belém:

> Na dinâmica cidade de Belém, foram projetados, além do Porto de Belém, o Mercado Municipal do Ver-o-Peso (1901), o Hospital Dom Luiz e o Grêmio Literário (obras da colônia portuguesa), *The Amazon Telegraph Company*, linha telegráfica por cabos submarinos, substituída posteriormente pela *Western Co*., o Arquivo e Biblioteca Pública (1894), o Theatro da Paz (1878), 43 fábricas (incluindo desde chapéu até perfumaria), 5 bancos, 4 companhias seguradoras, além da implantação da iluminação à gás, sob a responsabilidade da *Pará Eletric Railway and Lighting Co. Ltda*., autorizada a funcionar pelo Decreto Federal nº 5.780 de 26.01.1905 (p. 152).

A fase da economia da borracha representou o ápice do desenvolvimento da rede urbana dendrítica na Amazônia, tendo Belém como a cidade primaz que promovia a interligação da região com o exterior. Para o Nordeste Paraense, resultou na constituição de uma forma peculiar de rede urbana em relação ao contexto amazônico, pois, com a política de colonização da região bragantina e com a construção da Estrada de Ferro de Bragança – EFB, a partir de 1883, como necessidades criadas pela economia da borracha, através do aumento da demanda de Belém por alimentos e da redução da produtividade regional com o deslocamento de mão-de-obra da agricultura para as áreas de extração de borracha; fomentou o surgimento de núcleos urbanos, o aumento populacional e o fortalecimento da produção agrícola do Nordeste Paraense.

A rede urbana que surge no Nordeste Paraense ordenada pela EFB marca até hoje, em muitos aspectos, a organização da rede de cidades na região, o que acaba por manter esse espaço como dotado de forte particularidade no contexto amazônico. Com a decadência da economia da borracha a partir da concorrência com a produção asiática, não por superioridade tecnológica, mas pelo próprio interesse dos países importadores de borracha em estabelecer a produção numa área politicamente controlada por eles (PORTO-GONÇALVES, 2008), surge um novo período na formação da rede urbana amazônica, como propõe Corrêa (2006c), que vai de 1920 a 1960, tendo a estagnação econômica como marca primordial.

Na visão de Porto-Gonçalves (2008), este novo período é marcado pelo avanço em termos sociais, resultante do rompimento do sistema de exploração em torno do aviamento, que fundamentava a economia da borracha. Por outro lado, resultou, com o retorno para a região de origem (principalmente, o Nordeste brasileiro) de parte da população que havia migrado para a Amazônia, numa diminuição da população das pequenas cidades e na ratificação da posição de Belém e de Manaus na rede urbana amazônica.

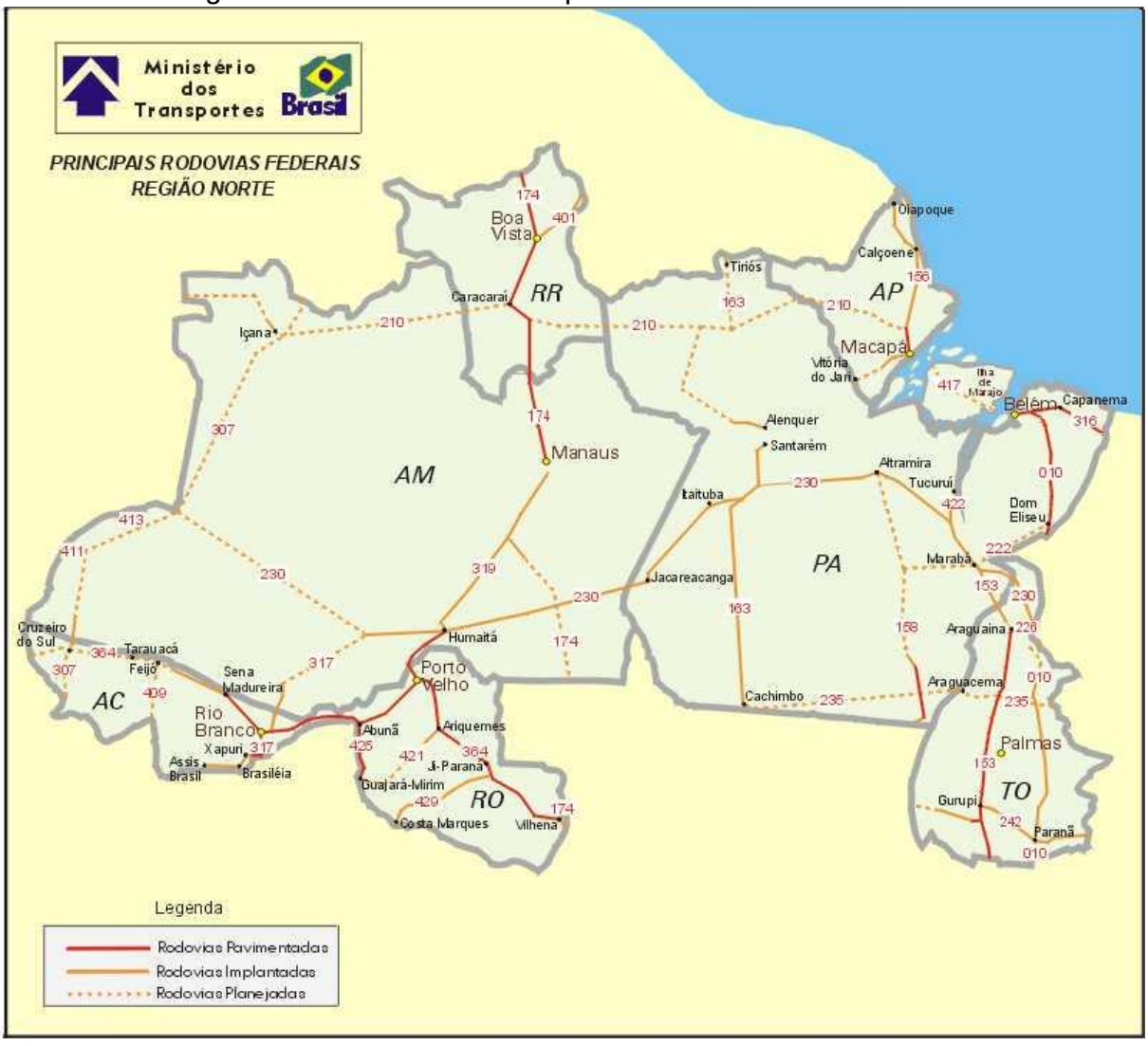
O sétimo e último período reconhecido por Corrêa (2006c), dos anos 1960 aos dias atuais, faz alusão a uma mudança mais profunda na estruturação da rede urbana regional, uma vez que, nenhum dos períodos anteriores rompeu com a natureza dendrítica e orientada pelos cursos fluviais, que havia se instalado na rede urbana amazônica desde os primórdios da colonização europeia, configurando o padrão de organização do espaço regional denominado por Porto-Gonçalves (2008), rio-várzea-floresta.

Entretanto, a partir dos anos 1960 ocorre uma mudança mais profunda, segundo o autor citado, uma mudança de padrão, com a instalação de um novo modelo de organização do espaço, o estrada-terra firme-subsolo (PORTO-GONÇALVES, 2008), já que as estradas de rodagem apareciam como as principais vias de circulação em detrimento dos rios e, consequentemente, valorizavam a ocupação das áreas de terra firme em substituição às várzeas. As margens das rodovias passam a funcionar como espaços prioritários à localização de novos núcleos urbanos. Como é apresentado na Figura 11, o governo federal implementou uma série de rodovias pelo espaço amazônico e planejou outras tantas que não chegou a executar. Destaque cabe aos eixos no sentido norte-sul: Belém-Brasília (BR-

010), Cuiabá-Santarém (BR-163) e Porto Velho-Rio Branco (BR-364); e à Transamazônica (BR-230), como eixo transversal.

No mesmo sentido que os rios perdem espaço para as rodovias, o extrativismo vegetal tradicional da região cedia lugar à exploração mecanizada do subsolo para extração das riquezas minerais. Do ponto de vista da rede urbana, este período significou o fim da exclusividade da organização da rede de cidades por meio dos rios e da rigidez da hierarquia que caracterizava a rede urbana dendrítica.

FIGURA 11: Região Norte do Brasil. Principais rodovias federais. 2015



FONTE: Ministério dos Transportes. Disponível em: http://www.anp.gov.br/brasil-rounds/round2/pdocs/pinfra/Prodovias.htm. Acesso em: 23/04/2015.

Esse novo período ocasionou uma definitiva integração da Amazônia ao restante do território brasileiro, como resultado, principalmente, de ações do governo federal brasileiro articulado com interesses do grande capital internacional e nacional.

Isso ficou materializado na criação de órgãos de planejamento, de rodovias e de grandes projetos agropecuários, energéticos e mineradores, como atesta Tavares (2008, p. 71):

> Na década de 50, inicia-se a implementação de projetos de integração da Amazônia. Inaugura-se a Belém-Brasília em 1955, cria-se a SPVEA (Superintendência para a Valorização Econômica da Amazônia – 1953), que viria a ser mais tarde a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) e planeja-se a implementação de projetos particulares e públicos na região.

A realidade socioespacial e territorial da região se transformou profundamente, com a chegada de grandes levas de migrantes empobrecidos, mas também de agentes capitalizados que iriam interferir nas relações de poder localmente estabelecidas, resultando em redivisões político-territoriais, que modificaram completamente os mapas políticos dos estados da Amazônia. Os principais atrativos para esses agentes são os grandes projetos conduzidos pelo governo federal, com destaque para os de exploração mineral, especialmente, os instalados pela Companhia Vale do Rio Doce, na época de implantação dos grandes projetos, uma empresa estatal, hoje, uma empresa privada.

Todas essas mudanças no espaço amazônico têm repercussões na (ou se fazem mediante a) rede urbana regional. Para Corrêa (2006c) as principais modificações na rede urbana amazônica a partir dos anos 1960 podem ser agrupadas em quatro pontos:

1) A urbanização concentrada – A Amazônia hoje é uma região altamente urbanizada, já que o censo de 2000 já apontava cerca de 70% da população regional vivendo em cidades (IBGE, 2000a), entretanto, essa população é muito irregularmente distribuída, criando áreas com ocupação muito rarefeita e outras densamente ocupadas. Neste sentido, a maior parte da população da região está concentrada em poucas cidades, com largo destaque a Belém e Manaus, mas abarcando também as demais capitais estaduais. Essa situação resulta da concentração dos investimentos estatais nas principais cidades da região e do consequente processo migratório para as mesmas.
2) A ascensão de Manaus à categoria metropolitana – Com a criação da Zona Franca de Manaus, em 1957, pelo governo federal e o resultante processo de industrialização, a cidade passou a crescer rapidamente, concentrando cerca da metade da população de todo o Estado do Amazonas (TRINDADE JÚNIOR,

2006). Com isso a cidade ascende à categoria de metrópole e rivaliza com Belém pelo posto de cidade mais influente da região.

3) O revigoramento dos centros antigos – As grandes obras de infraestrutura e os grandes projetos minerais, energéticos e agropecuários acabaram fornecendo dinamismo econômico a centros que há muito o haviam perdido ou que nunca tinham conhecido essa realidade. É o caso de Ji-Paraná e Porto Velho, em Rondônia; e de Marabá, Altamira e Santarém, no Pará (CORRÊA, 2006c).
4) A criação de novos núcleos – As transformações econômicas da região, com a instalação de atividades modernas, provoca o surgimento, de um lado, de um grande número de novos centros "espontâneos", ou seja, criados por ocupação não conduzida pelo estado ou por empresas, mas pela ação direta da própria sociedade; e, de outro lado, também a construção de diversas cidades componentes das estruturas dos grandes projetos, as *company towns*, planejadas e implementadas pelas próprias empresas, enquanto centros modernos e com boa infraestrutura para abrigar os trabalhadores da empresa, a maioria vindos de outras regiões. As extremas contradições entre as precárias infraestruturas dos centros "espontâneos" e a boa infraestrutura das *company towns* são bons sintomas das desigualdades aprofundadas ou criadas na Amazônia.

Desse modo, as transformações mais recentes na rede urbana da Amazônia promoveram a superação do tipo dendrítico, que tinha como funcionalidade apenas "[...] a drenagem de produtos do extrativismo vegetal e excedentes sob a forma de lucros comerciais e juros" (CORRÊA, 2006c, p. 247). As cidades passam a ter uma maior diversidade de funções associadas a também mais expressiva diversidade de agentes e de interesses instalados em seus territórios. Passa a existir uma maior divisão territorial do trabalho na região o que, inclusive, resulta na diminuição da centralização de poder econômico e político em Belém; assim como uma maior densidade e complexidade dos fluxos, isto é, das interações, entre as cidades da região e entre essas e os espaços externos, mesmo que de forma bastante subordinada. Corrêa (2006c, p. 231) assim sintetiza essas transformações:

> Tais transformações referem-se ao aparecimento, em escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana a um maior número de produtos e às alterações no tipo de sítio, paisagem urbana e no padrão espacial da rede de cidades: a localização no 'centro', em áreas de 'terra-firme', em detrimento da 'beira', em

> um terraço ou várzea alta, junto a um rio navegável, constituem mudanças que significam, simultaneamente, a valorização de outro sítio e a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana.

Com relação ao Nordeste do Estado do Pará, as mudanças representadas pelas políticas federais na Amazônia, especialmente a partir da implantação das grandes rodovias também foram fortemente sentidas. Entretanto, num formato diferente do restante da região, já que o padrão de organização do espaço que estava sendo alterado não era o estruturado em torno dos rios, mas o marcado pela ferrovia, como será aprofundado adiante.

Mas, passado um período de instabilidade e a despeito de algumas áreas nunca terem se recuperado da desinstalação da ferrovia, como nos demais espaços, a criação das rodovias resultou no fortalecimento de alguns centros urbanos e na complexificação da rede urbana.

De fato, a rede urbana da Amazônia, como um todo, assume a forma de uma rede urbana complexa, com múltiplos circuitos em suas interações espaciais, com duas regiões metropolitanas, algumas cidades médias e com conexões cada vez mais profundas com o restante do Brasil e do mundo. Entretanto, essa complexificação da rede urbana e de suas conexões com a economia mundial aparece numa análise mais generalizadora da realidade regional, quando se consideram os subespaços regionais, as conclusões são muito diversificadas.

A utilização por Porto-Gonçalves (2008) do termo ‘Amazônias’ para se referir à região faz alusão a essa diversidade. O antigo padrão rio-várzea-floresta, e sua rede urbana orientada pelos cursos fluviais, continua a existir e a dominar extensas áreas da região, apesar de não ser mais dominante na sua totalidade. Não obstante, a diversidade da rede urbana regional vai além dos contrates entre as realidades ribeirinhas e as organizadas em torno das rodovias, como comprova o exame da Região Nordeste do Pará.

2.2. O NORDESTE DO PARÁ E SUAS PARTICULARIDADES

A Região Nordeste do Estado do Pará não compõe o típico padrão de fronteira de expansão recente das relações capitalistas, já que se trata de uma região de ocupação mais antiga, remontando à colonização portuguesa dos séculos XVII e XVIII, em certos casos, ou às políticas de colonização já no âmbito do Brasil

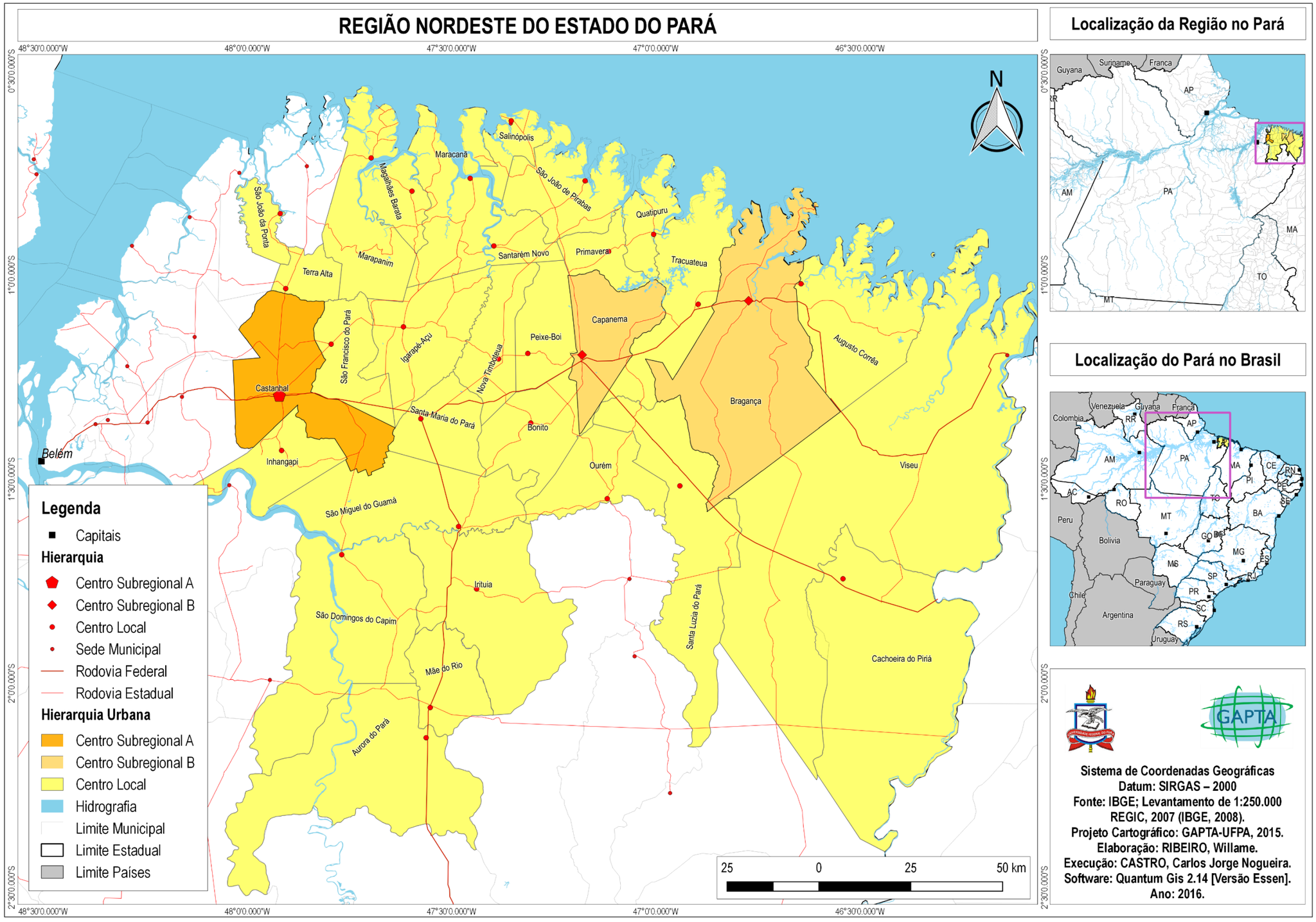
independente, entre o final do século XIX e o início do século XX, atreladas aos interesses da economia da borracha, como será enfatizado mais adiante, não estando, portanto, inserida na lógica dos grandes projetos.

Nem por isso se assemelha às tradicionais cidades e redes de cidades umbilicalmente relacionadas ao rio, compondo a urbanização tradicional do Quadro 3, exposto no primeiro capítulo dessa obra. O Nordeste Paraense, mesmo sendo de colonização antiga, tem pouca ou quase nenhuma relação profunda com o rio, sendo, desse modo, mais um exemplar da urbanodiversidade amazônica (TRINDADE JÚNIOR, 2010), um dos mais negligenciados, já que, muito comumente, a diversidade amazônica é reconhecida nas diferenças entre as realidades ribeirinhas e as marcadas por grandes projetos minerais e energéticos.

A opção feita neste trabalho foi de entender a região como um espaço particular a uma totalidade, isto é, um espaço que possuindo características particulares acaba por se diferenciar de outros espaços que compõem a mesma totalidade. Na situação concreta aqui analisada, a totalidade é representada pela Amazônia e o Nordeste Paraense é o espaço particular, isto é, a região ou, na perspectiva de Santos (2008b), uma formação socioespacial (ou formação econômica, social e espacial), ressaltando a inseparabilidade entre espaço e sociedade em sua releitura da categoria de formação econômica e social, que se refere “[...] à evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde mais frequentemente lhes provém o impulso” (p. 22).

O elemento aqui considerado central na constituição da particularidade do Nordeste Paraense, enquanto uma formação socioespacial, é a rede urbana, que também é dotada de forte particularidade diante de um contexto mais amplo, a rede urbana amazônica, perante a qual também é particular. Nesses moldes, o recorte espacial aqui denominado Região Nordeste do Estado do Pará (Figura 12), que não tem base em nenhuma regionalização oficial, foi estabelecido a partir da concepção da região enquanto estruturada/estruturante por/de sua rede de cidades e tomou por base os dados do IBGE, nos estudos Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), para o reconhecimento das centralidades e das áreas de influência dos centros urbanos.

FIGURA 12: Região Nordeste do Estado do Pará. Municípios componentes e hierarquia urbana. 2013



A Região Nordeste do Pará, área de estudo desse trabalho, abrange parte significativa do litoral paraense, estendendo-se, no sentido oeste-leste, do município de São João da Ponta ao município de Viseu; e também parte da área não litorânea denominada Região Bragantina, isto é, a área compreendida entre as cidades de Belém, capital do Estado do Pará e a cidade de Bragança. Sendo que a extensão da Bragantina inclusa na Região Nordeste do Pará se estende de Castanhal às intermediações de Bragança e Viseu, já que a extensão entre Castanhal e Belém compõe o espaço metropolitano de Belém e seu entorno, sendo polarizado diretamente pela capital paraense, sem a intermediação de nenhum outro centro.

A compreensão clássica da análise da região a partir da rede urbana está bastante atrelada às formulações de Walter Christaller, ou seja, de uma rede urbana vista apenas de um ponto de vista hierárquico, mesmo em autores que não possuem uma filiação tão explícita ao modelo das localidades centrais. A definição de região apresentada por Rochefort (1998) está em consonância com esse cenário: "[...] espaço delimitado pela influência de uma grande cidade, dotada de uma gama suficiente de serviços para que os habitantes da zona possam evitar qualquer recurso generalizado a outra cidade mais importante e mais bem equipada do que ela" (p. 19). Da mesma forma, também se estabelece a concepção de região urbana em Beaujeu-Garnier e Chabot (1970, p. 530): "[...] a região existente ao redor de cada cidade e que vive em simbiose com ela"[21].

Entretanto, o reconhecimento da região apenas a partir da área de influência de uma grande cidade se demonstra um tanto quanto reducionista diante dos múltiplos processos, dinâmicas e formas que compõem as redes urbanas na atualidade.

A proposta aqui realizada é a de entender a região a partir de suas particularidades e a rede urbana como um dos principais componentes dessa particularidade. Assim, a Região Nordeste do Pará, que do mesmo modo como todo o território paraense é área de influência da metrópole de Belém, não tem sua particularidade e seus contornos definidos pela metrópole, mas por uma série de características que diferenciam esse espaço de outros que compõem a Amazônia, sendo a principal delas a rede urbana constituída a partir das principais cidades da região (Castanhal, Capanema e Bragança), que, isoladamente não conseguem

[21] No original: "[...] la región existente alrededor de cada ciudad y que vive en simbiosis con ella".

polarizar toda a região, mas que compreendidas em conjunto atuam como importantes estruturadoras de uma rede urbana e de uma região bastante particulares.

A particularidade da rede urbana e da Região Nordeste do Pará se expressa em três elementos (ou conjuntos de elementos) distintos: 1) características socioespaciais diferenciadoras; 2) a gênese e a estruturação da rede de cidades e da região enquanto um único processo; 3) as interações espaciais entre os diversos centros urbanos. Interações essas não necessariamente hierárquicas, mas podendo possuir características de cooperação ou complementaridade ou mesmo não obedecer a uma clara hierarquia e, assim, se estabelecer mediante relações heterárquicas (CATELAN, 2013)

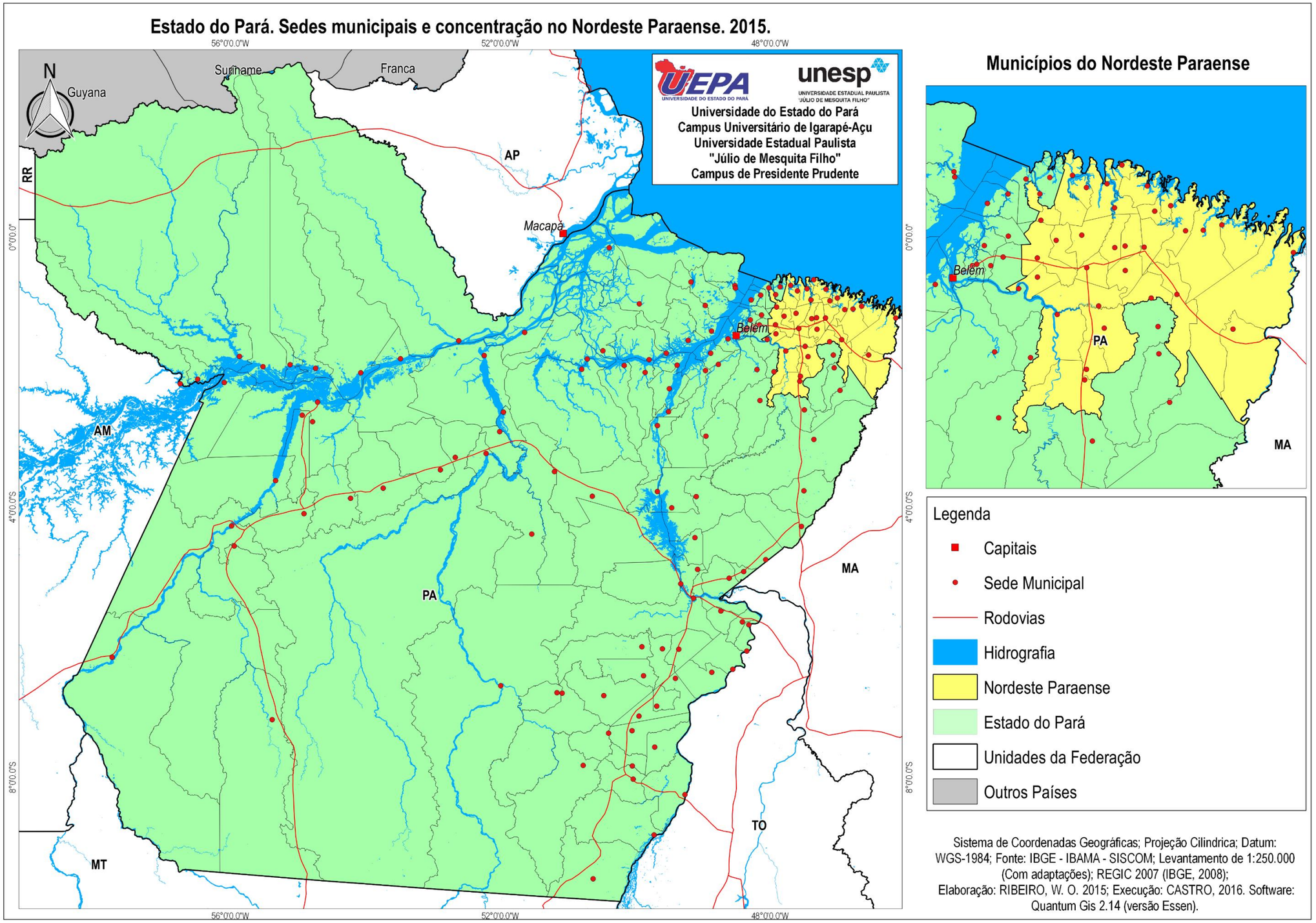
Sobre o primeiro aspecto, as características socioespaciais diferenciadoras, são vários os elementos que formam a particularidade da rede urbana e da Região Nordeste do Pará na totalidade amazônica. Entre eles é possível destacar:

a) **A grande quantidade de centros urbanos e a proximidade entre eles**. O Nordeste Paraense (Figura 12) possui 31 cidades, sendo 3 delas (Castanhal, Capanema e Bragança) classificadas pelo IBGE (2008) como Centros Subregionais, situadas em uma área razoavelmente restrita para os padrões amazônicos, marcados pelas grandes extensões. A Figura 13 destaca o número expressivo de sedes municipais que possui o Nordeste Paraense, destacado em amarelo, com relação ao restante do Estado do Pará.

   O grande número de cidades para os padrões amazônicos também se reflete na densidade populacional. A Região Nordeste do Pará tem uma população total de 988.804 habitantes distribuídos em uma área de 29.363 km^2 possuindo, desse modo, uma densidade em torno de 33,7 habitantes por km^2, a qual, ressalte-se, é bastante superior à média do Estado do Pará, que possui uma densidade de 6 hab./ km^2 (IBGE, 2014).

b) **Os estratos intermediários da rede urbana**. O Nordeste Paraense possui 3 Centros Subregionais e, por si só, isso já configura uma outra particularidade, que diz respeito ao maior desenvolvimento da rede urbana do Nordeste Paraense se comparado à realidade da maior parte da Amazônia, que apresenta uma forte rarefação dos estratos intermediários da rede urbana.

FIGURA 13: Estado do Pará. Sedes municipais e concentração no Nordeste do Pará. 2015



c) **A densidade da atual interligação rodoviária**. Também muito incomum na região amazônica, já que, apesar do padrão de organização do espaço amazônico estar hoje muito associado às rodovias (PORTO-GONÇALVES, 2008), a precariedade e a insuficiência das mesmas no espaço regional é quase uma regra, diante da concentração dos investimentos em rodovias voltadas à integração ao restante do país e da incompletude de muitos projetos. O Nordeste do Pará, particularmente, possui uma densa rede rodoviária, marcada por importantes rodovias federais e estaduais (Quadro 6).

QUADRO 6: Nordeste Paraense. Principais rodovias. 2016

RODOVIAS	DESCRIÇÃO DA FUNCIONALIDADE
BR-010	Inaugurada em 1960 para ligar a nova capital brasileira, Brasília, a metrópole mais ao Norte, Belém, constitui-se num dos maiores símbolos da integração nacional. Na atualidade, ainda é a principal via de interligação do Pará com o Centro-Sul do Brasil. A rodovia perpassa boa parte do Nordeste Paraense e em Santa Maria do Pará desemboca na BR-316, que faz a interligação com Castanhal, Belém e Capanema, entre outras cidades.
BR-316	Principal interligação rodoviária com o Nordeste do Brasil, a via perpassa por diversos Estados dessa região, como Alagoas, Piauí e Maranhão e chega ao Estado do Pará, onde desempenha a função de principal interligação rodoviária do Nordeste Paraense com Belém.
BR-308	A BR-308 liga duas das mais importantes cidades do Nordeste Paraense, Capanema e Bragança. Partindo da primeira chega até Viseu, no extremo leste do Pará e prossegue no Maranhão até Alcântara.
PA-242	Rodovia que coincide com o trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança entre Castanhal e Capanema. Recentemente pavimentada no trecho entre Igarapé-Açu e Peixe-Boi, essa rodovia liga diversas cidades da região e se constitui numa alternativa mais rápida para acessar as praias dos municípios de Salinópolis e Bragança. As melhorias na rodovia estiveram entre as principais ações do Projeto Rota Turística Belém-Bragança, do Governo do Estado do Pará, que busca incentivar o turismo na região.
PA-324	Rodovia que dá acesso a partir da BR-316 e da PA-242 ao município de Salinópolis, onde estão algumas das praias mais frequentadas da região.
PA-136	Responsável por ligar, a partir de Castanhal, o restante do Estado, principalmente o espaço metropolitano de Belém, a municípios litorâneos como Marapanim (onde estão as praias de Crispim e Marudá) e Curuçá, importante entreposto pesqueiro e para onde está planejada a construção do Porto de Espadarte pela Companhia Vale do Rio Doce.

Fonte: Elaboração própria.

Essas rodovias, principais meios de locomoção no Nordeste Paraense, constituem importantes entroncamentos em Castanhal e Capanema, o que

acaba por conferir a essas cidades boas condições para desempenhar seus papeis centrais na região.

d) **Área litorânea com importantes espaços de lazer e turismo**. Apenas uma reduzida parcela do Estado do Pará, considerando suas grandes dimensões, está junto ao Oceano Atlântico e a quase totalidade dessa área está situada na Região Nordeste do Pará. Além disso, existem ao longo desse litoral um número razoável de praias oceânicas muito usadas para práticas de lazer e turismo. Entre elas, pode-se destacar as praias do Atalaia e Maçarico, no município de Salinópolis; as praias de Crispim e Marudá, em Marapanim; a Ilha de Algodoal, no município de Maracanã; e a praia de Ajuruteua, em Bragança. As Figuras 14 e 15 mostram, respectivamente, uma perspectiva da praia do Atalaia e da praia de Ajuruteua.

FIGURA 14: Salinópolis. Praia do Atalaia. 2013



FOTO: Ribeiro, 2013.

FIGURA 15: Bragança. Praia de Ajuruteua. 2011



FOTO: Ribeiro, 2011.

As praias do Nordeste Paraense são utilizadas para diversas prática de turismo, principalmente aquelas cujo deslocamento ou a viagem realizada não ultrapassa os limites do próprio Estado do Pará. Desse modo, duas práticas ganham grande importância nas praias dessa região: as práticas turísticas excursionistas e as práticas turísticas de segunda residência, ambas estudadas e caracterizadas por Ribeiro (2007).

As construções visíveis na Figura 14, em grande parte, representam a ocorrência da prática turística de segunda residência, identificada pela manutenção do imóvel no espaço turístico por parte do turista, o que é muito marcante em Salinópolis. Já em Ajuruteua (Figura 15), município de Bragança, a prática turística excursionista, caracterizada pela estadia curta, menos de 24 horas no espaço turístico, é a mais presente, tanto com deslocamentos realizados em automóveis particulares quanto em ônibus fretados.

e) **Pequena importância de grandes projetos minero-metalúrgicos**. Diferentemente de outras realidades amazônicas, principalmente algumas de colonização mais recente como o Sudeste do Pará, o Nordeste Paraense não tem sua economia organizada em torno de grandes projetos minero-metalúrgicos, possuindo, assim, menor associação com grandes capitais nacionais e internacionais.

f) **Menor importância dos rios como meio de locomoção, de subsistência e como referência identitária**. Diversas espaços da Amazônia são fortemente marcados pelo rio, muitas vezes único meio de locomoção a maiores distâncias e indispensável à subsistência da população, bem como elemento central da cultura dos grupos sociais que habitam esses espaços. Exemplos dessa realidade são a denominada Calha Norte Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas, estudada por Schor, Costa e Oliveira (2009) e o Baixo Tocantins, no Estado do Pará, com destaque à cidade de Cametá, objeto de pesquisa de Cruz (2004).

Apesar da existência de alguns rios navegáveis e de importância econômica e cultural, como são os casos dos rios Guamá e Caeté, o Nordeste Paraense diverge muito de realidades fortemente marcadas pelo rio na Amazônia, como as áreas estudadas pelos autores citados anteriormente.

Boa parte das cidades surgiram ao longo da Estrada de Ferro de Bragança e possuem apenas pequenos rios e sem grande expressão econômica.

g) **Minifúndios e produção familiar**. O Nordeste Paraense, como discutido por diversos autores, como Egler (1961), Penteado (1967a, 1967b), Leandro (2010) e Miranda (2009), tem uma estrutura fundiária com predominância de pequenas propriedades, os chamados minifúndios[22]. Essa estrutura advém das políticas de colonização empreendidas na passagem do século XIX para o século XX que objetivando o abastecimento de Belém optaram por uma estrutura em pequenos lotes.

   Segundo Miranda (2009), os lotes foram padronizados pelo governo paraense em 25 hectares no momento da colonização e essa estrutura não sofreu grande alteração a partir do advento das rodovias, permanecendo até a atualidade baseada na pequena produção familiar e nos minifúndios.

   Essa realidade contrasta com boa parte do restante da Amazônia, marcada por uma estrutura fundiária concentrada e por uma grande expressão dos conflitos pela posse da terra.

Esse conjunto de características socioespaciais do Nordeste Paraense, algumas inerentes à rede urbana, outras apenas a sua condição enquanto região, compõem o primeiro momento do reconhecimento da particularidade da rede urbana e da Região Nordeste do Pará. Dois outros momentos desse reconhecimento serão desenvolvidos a seguir: as particularidades das interações espaciais e do processo de formação da rede urbana e da região.

O processo de estruturação da rede urbana se confunde com a própria formação da região, por isso serão abordados como um só processo. A próxima seção se ocupa da tarefa de apresentar a formação da rede urbana e da própria Região Nordeste do Pará, de sua gênese até os dias atuais.

2.3. A PARTICULARIDADE DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DA REDE URBANA E DA REGIÃO NORDESTE DO PARÁ

[22] Com exceção das áreas mais ao sul, ao longo da BR-010, espaço sob influência de Castanhal, que possui uma estrutura fundiária mais marcada por grandes propriedades.

O processo de estruturação da rede urbana do Nordeste do Pará, importante elemento para o reconhecimento de sua particularidade e da própria natureza da rede, será aqui compreendido a partir da proposição de três períodos:

1) Período embrionário - remonta ao próprio processo de colonização da região amazônica no século XVII, quando foram estabelecidos os primeiros povoamentos litorâneos, como a atual cidade de Bragança, e permanece até o final do século XIX;
2) Período da colonização da Região Bragantina e da Estrada de Ferro de Bragança - momento decisivo à estruturação da rede urbana e da região, ocorre entre final do século XIX, com vistas ao atendimento das necessidades criadas pelo desenvolvimento da economia da borracha na Amazônia, e se estende até a década de I960, com a desinstalação da ferrovia;
3) Período de expansão das rodovias e de complexificação da rede urbana – da década de 1960 à atualidade, quando por meio da construção e melhoramento de rodovias federais e estaduais e da desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança se reorganiza toda a rede urbana da região, tornando-a mais complexa diante dos vetores de metropolização do espaço e do maior adensamento técnico da região.

Diante da importância que a história da estruturação da rede urbana possui enquanto elemento explicativo da natureza e da realidade atual da rede urbana e da região, cada um desses períodos propostos para formação do Nordeste Paraense e de sua rede urbana serão apresentados e defendidos agora com mais detalhes.

2.3.1 Período embrionário da rede urbana do Nordeste Paraense

As primeiras ações relativas à ocupação do Nordeste Paraense remontam aos primórdios da ocupação da Amazônia, ainda no século XVII, quando se estabeleceram alguns incipientes núcleos de povoamento litorâneos, com destaque ao atual município de Bragança que, no século XVIII, sob a denominação de Sousa do Caeté, era o centro administrativo da Capitania do Gurupi (LEANDRO e SILVA, 2012). Entretanto, até o final do século XIX, a rede urbana existente no Nordeste Paraense foi muito incipiente, com a presença de poucos e esparsos núcleos urbanos, com frágeis interações entre si e com circulação apenas pelos rios ou pelo litoral, ou

mesmo através de caminhos que cruzavam florestas e campos, geralmente, constituídos pelo deslocamento de gado até as áreas de consumo.

O atual Nordeste Paraense, nos séculos XVII, XVIII e boa parte do século XIX, correspondia à área que intermediava dois núcleos importantes, Belém, que, como já foi visto, comandava a rede urbana dendrítica caracterizadora do espaço amazônico e São Luís, núcleo já avançado no período colonial. Égler (1961) assim se pronuncia sobre as comunicações entre Belém e São Luís:

> Penosas e difíceis eram entretanto as comunicações marítimas. Tão árduas e perigosas que a notícia do êxito inicial da conquista do Pará deveria ser levada ao Maranhão por via terrestre. PEDRO TEIXEIRA foi o autor do grande feito. Não menos que os perigos do caminho marítimo, a impenetrabilidade da mata virgem causava percalços à desejada ligação. E assim outra via de fácil acesso foi tentada – subida pelo rio Guamá, seguida até o seu extremo navegável, Ourém, e daí via terrestre passando por Bragança.
> O feito aventureiro de PEDRO TEIXEIRA não foi o início definitivo de uma comunicação regular entre os dois centros. A trilha incerta, é bem verdade, foi posteriormente palmilhada por outros viajantes, mas à custa de sacrifícios e de esforços demasiados para torná-la uma estrada de uso profícuo (pp. 75-76).

Cruz (1973) apresenta informações que ratificam a descrição dessa realidade, destacando os riscos da navegação litorânea e a viagem de Pedro Teixeira inaugurando um novo caminho para o Maranhão, por via terrestre, porém se utilizando do rio Guamá em boa parte da viagem; e esclarece, ainda, que o caminho feito por Pedro Teixeira foi aproveitado mais tarde para a construção de uma estrada ligando o Pará ao Maranhão. Mas, como destaca Cruz (1973, p. 646)

> o empreendimento não contou, todavia, com os auxílios que lhe deviam ser dados. Tanto que, um século decorrido, o Governador João da Maia da Gama recebia a Carta Régia de 31 de março de 1722, onde o rei recomendava que se acabasse aquele caminho ‘a que já tinha dado princípio Cristóvão da Costa Freire, em tempo do seu govêrno’, e isto porque se tiravam ‘as maiores utilidades em se comunicarem e comerciarem por terra sem trabalho e risco de uma navegação por mar tão perigosa e prolongada’.

Segundo Cruz (1973) “da primitiva estrada, aberta pelos colonizadores, ainda restavam vestígios em 1811” (p. 647). Segundo o autor, Capistrano de Souza admitia ser essa a estrada aberta em 1770 pelo pernambucano Evaristo Rodrigues com vistas à entrada de gado do Maranhão e do Piauí no Pará. “Estrada precária, sujeita aos constantes perigos que a queda das grandes árvores provocavam, só seria, realmente praticável, comenta Capistrano, se as suas margens fôssem

povoadas". Essa estrada não coincidiria com o trajeto de Pedro Teixeira, que também foi um percurso realizado até o século XIX.

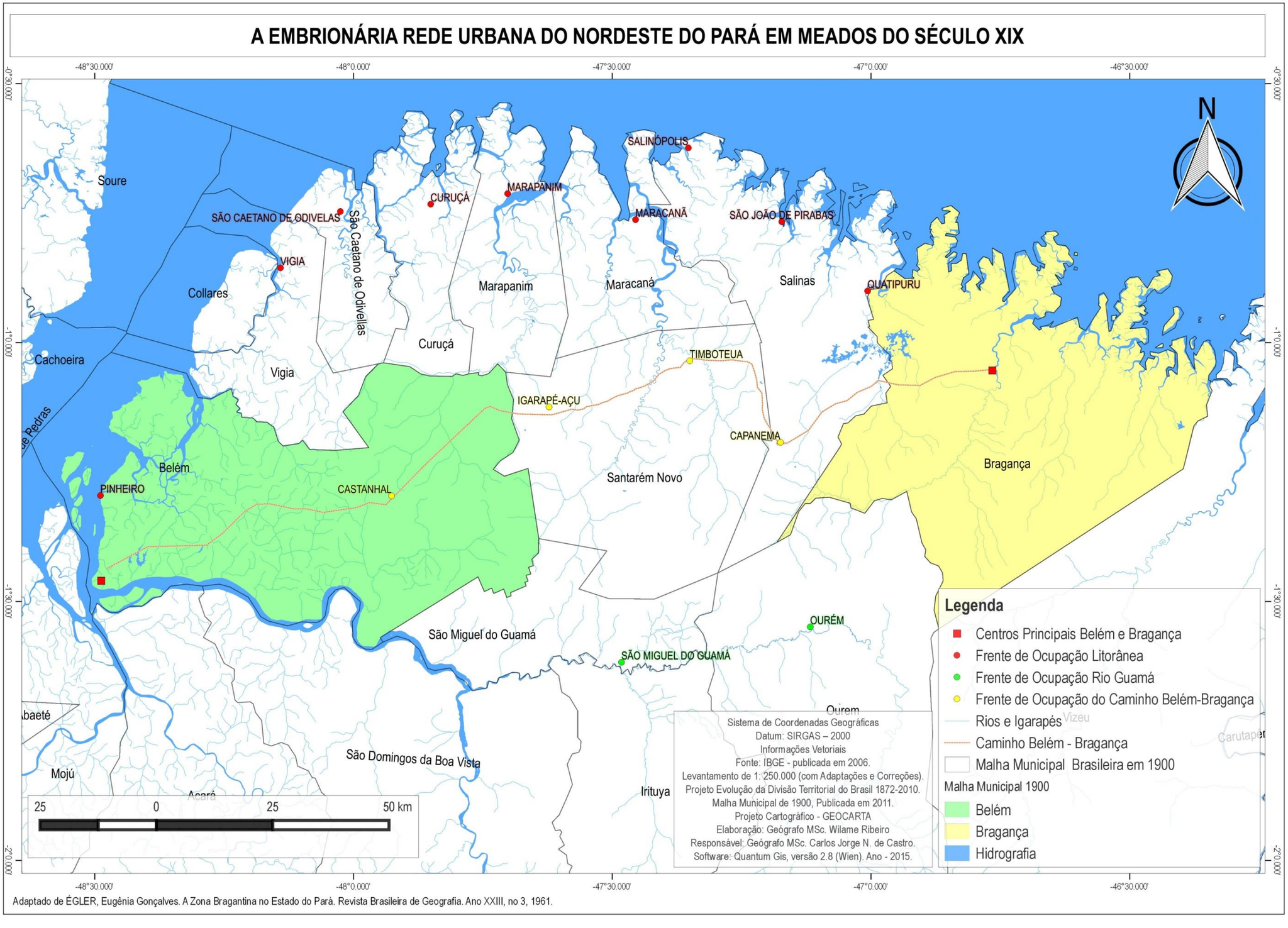
Desse modo, as primeiras ações dos colonizadores no Nordeste Paraense foram relativas às necessidades de circulação entre Belém e São Luís, que se deram tanto pelo litoral, originando diversos núcleos de povoamento como suporte a essa navegação, quanto pelo continente, utilizando o rio Guamá no trecho entre Belém e Ourém e depois seguindo via terrestre por precários caminhos na floresta. Segundo Cruz (1973), a Casa Forte construída por Luís de Moura em 1727, dando origem a Ourém, "era o ponto de ancoragem das embarcações, saindo de Belém, percorriam o primeiro trajeto do caminho que ligava o Pará ao Maranhão, através de Bragança" (p. 647).

Entretanto, como esclarece Égler (1961), já no século XIX ainda não existia uma ligação concreta de Belém com a província do Maranhão, porém com Bragança, que também conhecia um desenvolvimento, já se fazia sentir uma comunicação, mesmo incipiente. Na primeira metade do século XIX, tinha mais força a ligação marítima, que terá importância na estruturação embrionária da rede urbana do Nordeste Paraense.

> A via marítima, apesar de perigosa e demorada, ainda representava importância ponderável. Realizada mediante pequenas embarcações a vela, obrigadas a aportar com frequência a fim de procurar reabastecimento e abrigo, resultou desta navegação um verdadeiro rosário de pequenos núcleos de povoamento ao longo da costa do Pará. Entre Bragança e Belém, podem ser assinalados os seguintes: Quatipuru, São João de Pirabas, Salinas, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia e Pinheiro. Um simples olhar sobre o mapa mostra imediatamente a localização destes centros na desembocadura de cada um dos pequenos rios que desaguam na costa. Evidente, portanto, a sua função de entreposto, ligando a comunicação marítima com o acesso fluvial para o interior próximo. Com economia voltada fundamentalmente para a pesca, constituem estes núcleos no seu conjunto a chamada região do Salgado, denominação que já por si demonstra a sua mais íntima relação com o mar (ÉGLER, 1961, p. 76).

Sendo assim, como exposto no Figura 16, uma primeira frente de ocupação e de criação de pequenos núcleos de povoamento, mais tarde convertidos em cidades, se dá pelo litoral. Além dessa, existia a frente de ocupação subindo o rio Guamá a partir de Belém, responsável pela instalação de núcleos permanentes como São Miguel do Guamá e Ourém, que era o limite do trecho navegável do Guamá. De Ourém se acessava as cabeceiras do rio Caeté, mediante o qual se navegava até Bragança.

FIGURA 16: Nordeste do Pará. Rede urbana embrionária. Meados do século XIX



Adaptado de ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A Zona Bragantina no Estado do Pará. Revista Brasileira de Geografia. Ano XXIII, no 3, 1961.

Uma terceira frente ficada entre o litoral e o rio Guamá, trecho de mata onde ficava a precária estrada que saía de Belém e chegava a Bragança. “No seu trajeto ela tocava em alguns incipientes nódulos de povoamento que lograram esboçar-se com o correr do tempo: Castanhal, Igarapé-Açu, Timboteua e Capanema” (ÉGLER, 1961, p. 76).

Essas três frentes de ocupação, com seus respectivos núcleos de povoamento e vias de circulação, formavam o embrião da rede urbana da atual Região Nordeste do Estado do Pará. De acordo com Corrêa (2006c) a existência de uma rede urbana está ligada a presença de três fatores: a) “[...] uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra não produzida local ou regionalmente” (p. 188), ou seja, um mínimo de divisão territorial do trabalho; b) pontos fixos no território onde se desenvolvem os negócios; c) um mínimo de articulação entre os núcleos.

Essas condições estão apenas debilmente satisfeitas até o final do século XIX no Nordeste Paraense, quando tem início um processo de colonização mais intensa atrelada ao dinamismo econômico da borracha na Amazônia, que já condiz com o segundo momento de estruturação da rede urbana da região em questão.

2.3.2 Período da colonização da Região Bragantina e da Estrada de Ferro de Bragança

Como já visto, na maior parte da Amazônia, a economia da borracha significou, do ponto de vista da rede urbana, um reforço à estrutura de uma rede urbana dendrítica, com o surgimento de muitos pequenos núcleos, o revigoramento de alguns antigos, o aumento das interações entre os núcleos, simbolizado na figura do regatão, e também a afirmação de Belém como cidade primaz dessa rede urbana fortemente hierarquizada (CORRÊA, 2006c).

Entretanto, o Nordeste Paraense passa por um processo distinto da maior parte da Amazônia nesse período, entre outras razões, por não ser uma área relevante na extração de borracha e por não estar organizado em torno dos grandes rios. Apesar disso, irá cumprir um importante papel no âmbito da economia da borracha: o fornecimento de produtos alimentícios para a cidade de Belém, que passava por forte expansão urbana ao mesmo tempo em que a agricultura entrava em crise na região por conta do deslocamento de mão-de-obra para as áreas de extração da borracha (PORTO-GONÇALVES, 2008).

No final do século XIX, o governo da Província do Pará dá início a uma política de colonização da chamada Região Bragantina, primeiramente a partir da inserção de europeus e depois utilizando migrantes nordestinos. O ponto forte e que consolidou essa política foi a construção da Estrada de Ferro de Bragança – EFB. Nas palavras de Leandro e Silva (2012, p. 165),

> O fundamento econômico da ferrovia eram as colônias que se pretendia criar com o fomento à imigração europeia. Os dois elementos – a ferrovia e as colônias de imigrantes europeus – complementavam-se numa expressão da modernidade na zona de produção agrícola do estado do Pará. Junto ao empreendimento colonizador, justificado pela criação de uma moderna zona produtora de alimentos, a ferrovia foi implantada para encurtar, no tempo, as distâncias que separavam as localidades no entorno de seu curso, fazendo circular, entre Bragança e Belém, a produção dessas localidades.

Chegado o século XX, a avaliação do governo provincial sobre a política de colonização da bragantina não era das mais positivas, o que culmina com a emancipação das colônias em 1902, no governo de Augusto Montenegro, e com a estagnação do processo de criação de novas colônias, com isso, o longo trecho da estrada de ferro construído neste governo, não as possui (ÉGLER, 1961). Segundo a mesma autora, “dos 12.029 colonos espanhóis introduzidos restavam radicados nas colônias, em 1902, apenas 1802” (p. 81). A colonização prosseguia basicamente a partir da migração nordestina, com destaque para aqueles oriundos do Estado do Ceará. Sobre as razões do não alcance dos objetivos traçados inicialmente pelo governo da Província com relação à política de colonização da bragantina, assim comenta Égler:

> As causas deste malogro são sempre apontadas pelos sucessivos administradores como sendo a falta de adequada administração das colônias, deficiência do apoio oficial e falta de propaganda no exterior para atrair maiores levas de imigrantes. Causas locais, como baixa fertilidade dos solos, dificuldades climáticas ou incidência de pragas na lavoura não são referidas. Procurando justificar a existência das colônias e as vultosas despesas consumidas na instalação e manutenção das mesmas, os relatórios primavam em apresentar estatísticas de produção, em esclarecer, no entanto, a quanto correspondia aquela produção em área cultivada, capital aplicado e esforço despendido. (1961, p. 81).

Égler destaca o papel da fragilidade do solo, que estava submetido a um manejo tradicional, marcado pela derrubada da floresta e posterior queima buscando o aproveitamento das cinzas geradas na fertilização solo, o que até ocorre, mas em caráter decrescente. Isto é, na primeira colheita se tem uma boa fertilidade, que vai reduzindo a cada novo ciclo de produção, até se tornar inviável às culturas mais

exigentes, como é o caso de cereais como milho e arroz. Isso explicaria, inclusive, a presença em destaque da farinha de mandioca na região, que possui poucas exigências em termos de fertilidade do solo.

Essa discussão sobre a baixa fertilidade do solo do Nordeste Paraense é aprofundada por Penteado (1967a; 1967b), que mesmo reconhecendo a grande representatividade da região no Estado do Pará, em termos econômicos, adverte para os limites produtivos: “há limitações da produtividade da Bragantina, decorrentes de certas condições do meio natural. O problema da pluviosidade e dos solos e suas relações com o uso da terra [...] não pode ser relegado a um plano secundário [...]” (PENTEADO, 1967b, p. 462). Ainda cita a questão da devastação das florestas e a consequente expansão das capoeiras para elaborar um quadro de limitações à produção de excedentes econômicos em escalas crescentes que garantisse a acumulação de capitais e a ampliação do processo de modernização da região.

Apesar disso, Penteado (1967a) destaca a inquestionável importância econômica, especialmente agrícola e populacional que a região bragantina[23] possuía no Estado do Pará em meados do século XX, enfatizando não ser exagero afirmar que grande parte da população do Pará vivia de produtos originários da região, “[...] pois que ela é, evidentemente, o grande mercado abastecedor da capital e de si mesma, o que equivale dizer que dela dependiam para viver 40% dos paraenses recenseados em 1960” (p. 26).

Com base no censo agrícola de 1950, destaca que, com relação às culturas permanentes, a bragantina possuía, considerando o total da produção do Estado do Pará, 35,6% da produção de coco, 30,4% da de abacates, 24,2% da de laranjas, 20% da de goiabas e 17,3% da de limões. Produtos alimentares e de grande importância para a subsistência, como a mandioca, o arroz e o milho, correspondiam sempre a mais de 40% da produção total do Estado.

Quanto à ferrovia, levou 25 anos para ser concluída, tendo início sua construção em 1883, mais precisamente, de acordo com Cruz (1973, p. 651) “no dia

[23] É conveniente destacar que a região bragantina abordada por Penteado (1967a, 1967b) não coincide inteiramente com o recorte considerado neste trabalho sobre a denominação Região Nordeste do Pará (Figura 12). O autor considera a bragantina como a extensão de terras ao longo da Estrada de Ferro de Bragança, que vai do município de Belém ao município de Bragança, passando pelos municípios de Ananindeua, Santa Isabel, Castanhal, Anhanga (atual São Francisco do Pará), Igarapé-Açu, Nova Timboteua e Capanema. Desse modo, diferenciando-se do aqui considerado Nordeste do Pará, que não inclui a Região Metropolitana de Belém e que abrange a zona costeira (Região do Salgado) e uma área mais avançada no sentido sul, sob forte influência de Castanhal, que vai até Aurora do Pará.

24 de junho de 1883 foi assentado o primeiro trilho da Estrada de Ferro de Bragança", e o término apenas em 1908. Porém, desde 1884, um ano após o início das obras, o primeiro trecho da ferrovia, com uma extensão de 29 km ligando Belém a então colônia de Benevides, já estava em funcionamento. Em 1985 a ferrovia já possuía 60 km de extensão e já alcançava a Colônia de Apeú, hoje distrito de Castanhal. Mas, a partir desse período o ritmo da obra se tornou muito lento e irregular. Em 1886 a ferrovia, que era de controle privado, passa a ser da competência do governo da Província do Pará, que mais tarde acaba passando esse controle ao governo federal (LEANDRO e SILVA, 2012). Égler (1961, pp. 77-78) resume bem o processo de construção e o funcionamento da EFB:

> Após uma série de atrasos, a construção foi finalmente iniciada em junho de 1883. Além do compromisso da construção da via férrea, o contrato [entre o governo da Província do Pará e a empresa concessionária] estabelecia ainda a obrigação da concessionária de introduzir 10.000 colonos, na base de 2.500 por ano.
> A 9 de novembro de 1884 inaugurava-se o primeiro trecho de 29 quilômetros, até a colônia de Benevides. A mesma empresa concessionária construiu o trecho seguinte, até Apeú, atingido em 1885. Não tendo sido alcançados os resultados previstos em matéria de rendimento econômico, os serviços foram suspensos e o governo da província viu-se na contingência de encampar a estrada de ferro, nesta altura com 62 quilômetros em tráfego.
> Somente em 1887, a cargo de um empreiteiro, a construção da estrada sofreu novo impulso, chegando os trilhos a Jambu-Açu, distante 105 quilômetros de Belém.
> Daí em diante a construção se tornou mais morosa ainda, tanto que até 1907 apenas tinha avançado 31 quilômetros. Através de novo empreiteiro, o trecho final, até Bragança, foi finalmente inaugurado, em maio de 1908.
> Vinte e cinco anos tinham decorrido desde o assentamento dos primeiros trilhos e o percurso total não chegava a alcançar 300 quilômetros de extensão.
> Além da estrada-tronco, cujo ponto inicial tinha sido deslocado para o Passeio Público, no centro da cidade [de Belém], foram construídos os ramais de Benevides, Pinheiro e Colônia do Prata. Do prolongamento da estrada em demanda de São Luís ninguém cogitava mais. Um prolongamento em bitola mais estreita foi levada até a colônia Benjamin Constant, aí finalizando a construção.
> Desde a sua fundação a Estrada de Ferro de Bragança funcionou sempre em regime deficitário, pesando sensivelmente nos cofres públicos. [...]
> Em 1921, entretanto, LAURO SODRÉ[24] não vê outra solução senão apelar para a encampação da estrada pelo governo federal, sendo efetuada a necessária avaliação e inventário. A transação é realizada em 1923 pela quantia de 17 mil contos de réis, ficando a exploração da estrada a cargo do governo estadual mediante arrendamento, até 1936. Neste ano, continuando em regime deficitário, passou definitivamente para a administração federal.

O grande problema da Estrada de Ferro de Bragança, como fica claro no trecho extraído de Égler (1961), era seu funcionamento frequentemente deficitário, o

[24] Então governador do Estado do Pará.

que durante o período áureo da borracha não foi um grande problema, pois os cofres públicos arcavam com os prejuízos. Contudo, passada a economia gomífera e num contexto de constante crise econômica da região, somado ao advento da política nacional de expansão das rodovias, a EFB, com seus 220 km de extensão ligando Belém e Bragança, foi extinta pelo governo federal em 1965 (SIQUEIRA, 2008).

A política de colonização da região bragantina promovida pelo governo da Província do Pará, inicialmente por meio da vinda de europeus e mais tarde, com muito mais densidade, mediante a forte migração nordestina, teve importância fundamental na ocupação da região e na estruturação da rede urbana. Leandro e Silva (2012) demonstram que, no final do século XIX, com a política de colonização, houve uma intensificação da ocupação da região bragantina e assim descrevem a marcha de povoamento:

> [...] teve início em 1875, com a instalação da colônia de Benevides. Em 1883, foi aberto o núcleo do Apehú, denominado Araripe, 1886. Por ato de 1889 foi criada a colônia do Castanhal, emancipada no ano de 1893, quando também foi instalado o núcleo colonial de Marapanim, em seguida denominado Burgo Marapanim. Em 1894, o núcleo de Benjamim Constant, próximo de Bragança. Os núcleos de Jambuassú e Santa Rita do Caranã datam de 1895. Em 1897 foi a vez da Granja Américo. No ano posterior surgiram as colônias Ferreira Pena, Annita Garibaldi, José de Alencar e Santa Rosa. Ainda em 1898 foi criado o núcleo de Santo Antônio de Maracanã, oficialmente instalado em 1900 e recebendo o nome de Santo Antônio do Prata no ano de 1902. Os núcleos de Couto de Magalhães, Ianetama e Antônio Baena foram criados em 1899, este último depois incorporado ao núcleo de Annita Garibaldi. Até o ano de 1916, foram instalados núcleos coloniais situados na porção mais ao centro da Zona Bragantina. Os núcleos de Anhanga, onde antes fora o Burgo Marapanim, de São Luís e o de Augusto Montenegro, todos servidos diretamente pela ferrovia, foram criados entre 1901 e 1908, e até 1916 foram criados os núcleos da Estrada do Tentugal ou Capanema, de Pedro Teixeira e Iracema (p. 149).

A política de colonização, especialmente a partir da migração nordestina, e a construção da Estrada de Ferro de Bragança tiveram fundamental importância na estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense, refletindo no significativo aumento do número de núcleos urbanos, no fortalecimento de núcleos preexistentes, na expansão populacional, na dinamização da economia, principalmente da agricultura; e no fortalecimento das interações espaciais entre os centros urbanos, uma vez agora existindo uma rede de transportes eficiente para isso (Figura 17).

A importância da Estrada de Ferro de Bragança fica explícita nas palavras de Cruz (1973, p. 667), que a considera a primeira real integração terrestre entre Belém e Bragança:

> Foi a locomotiva, atravessando a estrada de Bragança, que levou a colonização e o progresso a essa zona agrícola e industrial do Estado. Graças ao caminho de ferro foi possível escoar para o mercado consumidor a considerável produção que as colônias davam. Cada vez que os trilhos chegavam mais perto de Bragança e se organizavam novos núcleos, ia-se acentuando o espírito colonizador. Novos imigrantes chegavam para povoar e cultivar as áreas marginais da estrada, estabelecendo pontos de partida e perspectivas para a exploração da terra e o progresso agrícola e fabril.

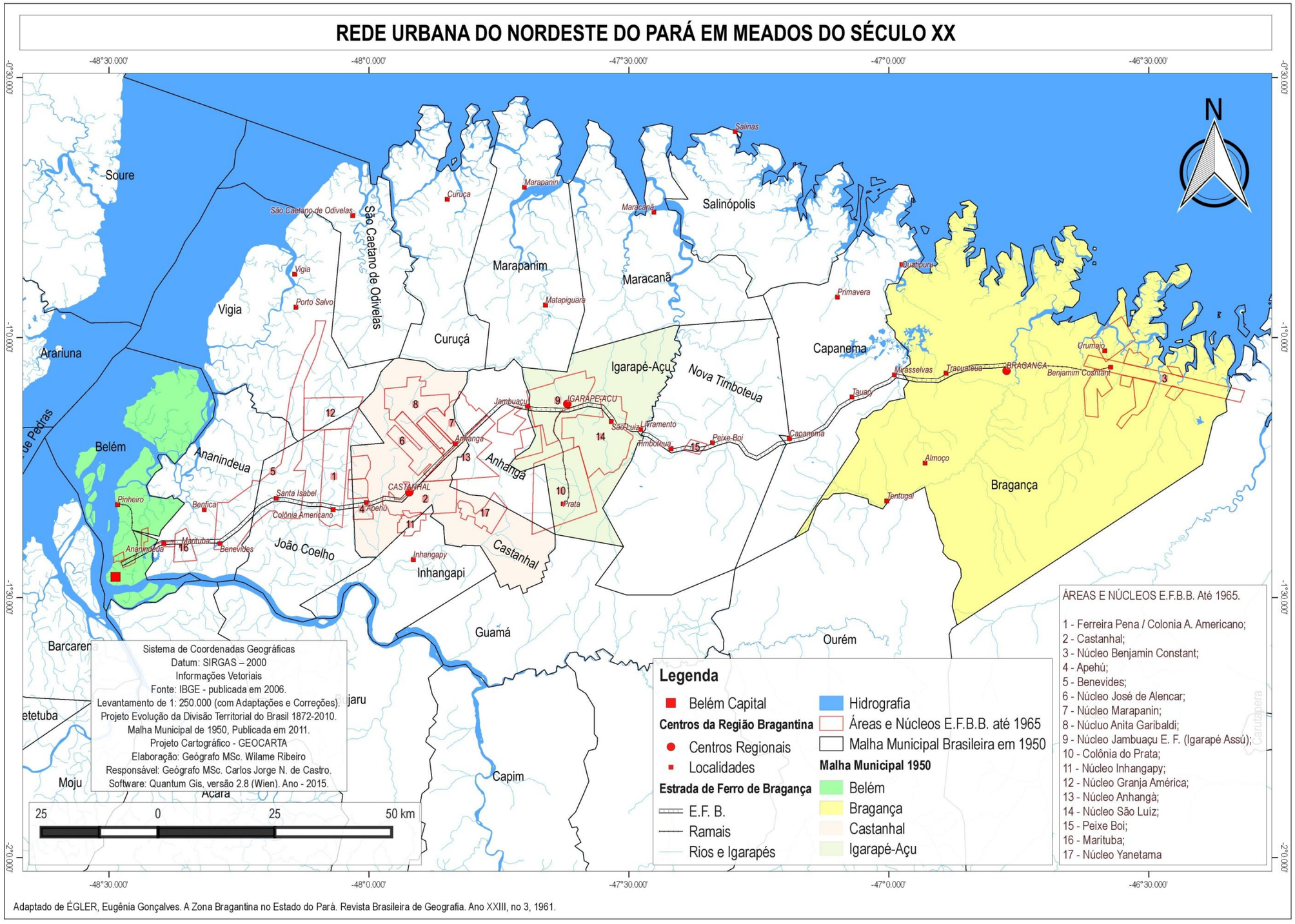
Segundo Leandro e Silva (2012), se fossem incluídos os ramais, a EFB totalizava 46 pontos, entre estações, paradas e estribos[25]. No eixo principal, da estação central (São Braz), em Belém, até a estação de Bragança, estavam 37 pontos, dos quais 19 eram estações, 4 eram paradas e 14 eram estribos. Esses pontos da ferrovia tiveram importância crucial no surgimento dos núcleos de povoamento, pois se tornaram à época as principais localidades da região e hoje coincidem, em grande medida, com boa parte das cidades do Nordeste Paraense. Este é o caso das atuais cidades de Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi e Capanema (Figura 17).

Desse modo, as condições apontadas por Corrêa (2006c) como precondição ao reconhecimento da rede urbana estavam atendidas. A rede urbana do Nordeste Paraense integrava um padrão de organização do espaço em torno da ferrovia, com a maior parte das sedes municipais situadas ao longo do trajeto da estrada de ferro e tendo sua origem ou expansão a partir de estações ou de paradas da EFB. Os núcleos distanciados em relação à ferrovia, em geral, são povoamentos litorâneos mais antigos, mas que passam a se articular a nova forma de circulação.

Essa rede urbana constituída a partir da EFB marca o segundo período da estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense, do final do século XIX à década de 1960, quando a ferrovia é desinstalada. No final do século XIX, como demonstra Égler (1961), Castanhal e Igarapé-Açu se destacavam como dois centros regionais que polarizavam várias colônias. Igarapé-Açu, a partir de 1897 passou à condição de 'ponta de trilhos', diante de nova interrupção da construção da EFB. Aliada a essa posição estratégica, também funcionava como entroncamento com o ramal do Prata, o que a tornava privilegiada em sua situação espacial.

[25] De acordo com IBGE (1956), **Estação** seria o local de parada de trens, com abrigo para passageiros, guichê para venda de passagens, depósitos para mercadorias, desvios, oficinas e abrigos para carros; a **Parada** consistiria numa pequena plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, possuindo ou não guichê para venda de passagens; e o **Estribo** seria uma construção, nem sempre coberta, ao lado da linha férrea, para embarque e desembarque, especialmente, de mercadorias.

FIGURA 17: Nordeste do Pará. Rede urbana. Primeira metade do século XX



Adaptado de ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A Zona Bragantina no Estado do Pará. Revista Brasileira de Geografia. Ano XXIII, no 3, 1961.

“Castanhal, já antes da chegada da estrada de ferro, era um núcleo constituído, com o seu comércio tradicional estabelecido” (ÉGLER, 1961, p. 80). Devido à morosidade e às paralizações na construção da estrada de ferro, permaneceu vários anos como ‘ponta de trilhos’, ratificando sua posição estratégica na região. “Daí partia a estrada para Curuçá e outros caminhos rurais em diferentes direções. [As] novas colônias, localizadas no trecho seguinte, até Jambu-Açu, evidentemente haveriam de girar na esfera econômica deste centro já estabelecido” (ÉGLER, 1961, p. 80).

Siqueira (2008, p. 99) também enfatiza a relevância obtida por Castanhal no âmbito da rede urbana organizada em torno da EFB: “a localização privilegiada do município transformou Castanhal num grande polo comercial entre os municípios de Curuçá, Marapanim, Anhanga e Santa Maria do Pará, que não precisavam vir a Belém repor seus estoques”.

Mas, como relata o próprio Siqueira, é com a construção da rodovia Belém-Brasília que Castanhal se transforma no centro comercial mais importante do Nordeste do Pará, ou da Zona Bragantina, como prefere o autor. Essa realidade já faz alusão ao próximo momento na estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense, o terceiro período, dos anos 1960 à década de 1990, com a utilização das rodovias para a interligação entre as cidades da região e entre essas e o restante do Estado do Pará e do Brasil.

2.3.3 Período de expansão das rodovias e de complexificação da rede urbana do Nordeste do Pará

Nesse terceiro período da rede urbana, a rodovia substitui a ferrovia como vetor de organização do espaço. Essa mudança no padrão de organização da rede urbana é tributária do processo nacional, que buscando a modernização da economia brasileira privilegia as rodovias como meio de transporte com vistas à criação de mercado consumidor para as indústrias automobilísticas estrangeiras recém instaladas no país. O processo de integração nacional a partir das rodovias, que marca as políticas nacionais nas décadas de 1950, 1960 e 1970, atinge fortemente a Amazônia, que recebe várias dessas novas e importantes rodovias, símbolos da estratégia de integração, a exemplo da BR-163, que liga Cuiabá/MT a Santarém/PA;

da BR-364, que liga Porto Velho/RO a Rio Branco/AC; e da BR-010, que liga Belém a Brasília. Essa realidade fica explícita no trecho de Marin (2004, p. 13):

> A nova ordem econômica que se instala na região a partir dos anos cinquenta, com a construção da BR-14 (Belém-Brasília, com 1964 km) é parte integrante da nova etapa de acumulação capitalista internacional. Como produto do empenho rodoviário do governo Kubitscheck inserido no Plano de Metas, verifica-se a ampliação da rede rodoviária federal de 22.130 km para 32.420 km, até o final do seu governo. Nesse plano se incluía a indústria automobilística como uma alta prioridade, reservando o setor para o capital estrangeiro.

A rodovia Belém-Brasília, BR-010, possui influência direta sobre a Região Nordeste do Pará, formando com a BR-316 (Pará – Maranhão) e a BR-308 (que liga Capanema a Bragança e prossegue para o Maranhão) o principal eixo rodoviário do Nordeste Paraense. Essa malha rodoviária demarca uma nova realidade na Região Nordeste do Pará, como demonstra Miranda (2012, p. 16):

> A partir da década de 1950, inicia-se uma reconfiguração espacial na Bragantina, expressa na sua paisagem, visto que já apresenta grandes clareiras nas matas antes existentes, sendo comum nas margens da estrada a presença de capoeiras, provocadas pelo grande desmatamento proporcionado pela atividade agrícola e madeireira, além de outros usos mais alinhados à lógica capitalista. Data deste período a introdução da rodovia Belém-Bragança, cujo eixo rodoviário foi utilizado para a implantação posterior da rodovia Belém-Brasília – BR 010 – e Pará-Maranhão – BR-316 [...]. E já na segunda metade da década de 1960, evidencia-se concretamente a mudança de padrão de organização sócioespacial da Bragantina, momento em que a Estrada de Ferro Bragança é desativada para ceder completamente lugar à rodovia.

A BR-316, que liga Maceió, no Estado de Alagoas, a Belém do Pará percorre, no sentido leste/oeste, boa parte do nordeste brasileiro e do Estado do Pará. Como se pode observar na Figura 18, a BR-316 vinda do Maranhão entra no Estado do Pará e acaba formando no município de Capanema um entroncamento rodoviário, ao encontrar neste local outras rodovias importantes: BR-308, que segue para Bragança e Viseu, a PA-242, que interliga Capanema com Igarapé-Açu, Castanhal e outros municípios; a PA-124, que segue para Salinópolis. De Capanema a BR-316 segue no sentido Belém, cruzando com a BR-010 em Santa Maria do Pará e mais adiante formando outro entroncamento de rodovias em Castanhal.

Desse modo, as rodovias passam a ser os principais meios de interações entre as cidades, porém oferecendo possibilidades de interações não apenas regionais, diretamente com Belém, como ocorria na estrutura marcada pela Estrada de Ferro de Bragança, mas dando a oportunidade de interações de caráter mais

amplo, colocando-se na escala regional mais ampla, a Amazônia, ou mesmo na escala nacional. Uma mostra disso, mas na atualidade, são as indústrias localizadas em Castanhal, cujo mercado consumidor, em geral, não se restringe ao Nordeste Paraense, mas possui uma amplitude espacial que alcança, em alguns casos, a escala nacional, como evidencia o estudo de Alves (2012).

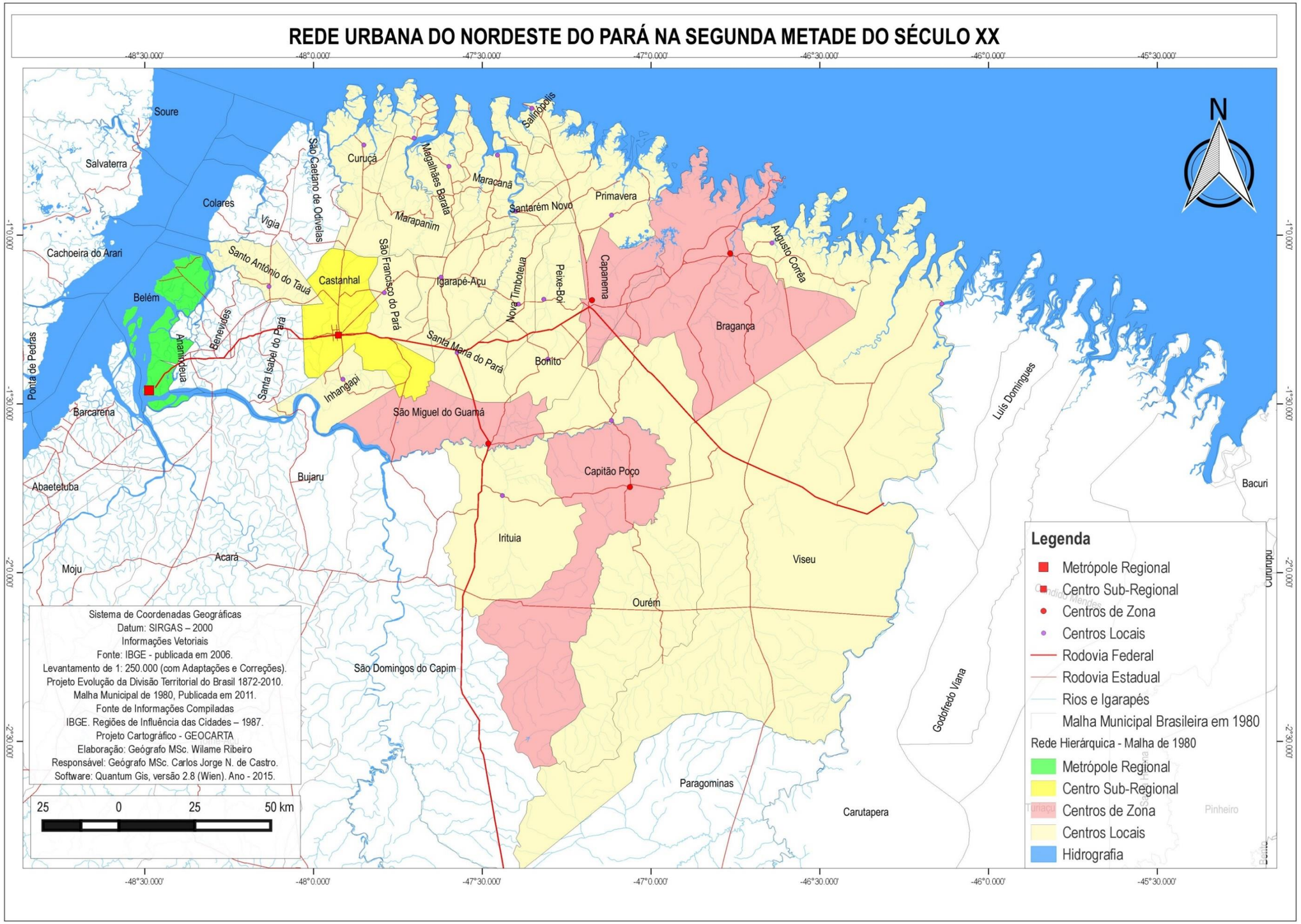
Assim, as rodovias dão forma a uma rede urbana muito mais complexa no Nordeste Paraense, com múltiplos circuitos. Tanto Capanema quanto Castanhal aprofundam sua situação geográfica estratégica nesse novo padrão de organização da rede urbana do Nordeste Paraense, uma vez que se configuram como entroncamentos de importantes rodovias, o que foi decisivo a sua constituição enquanto centros comerciais e de prestação de serviços. Além de terem importância agrícola considerável, como reconhece Penteado (1967a), ao destacar a produção de pimenta do reino e juta nos dois municípios.

Penteado (1967a), analisando os primórdios dessa organização do espaço do Nordeste Paraense estruturada por meio das rodovias, sublinha o expressivo crescimento da população urbana de Belém, Castanhal, Capanema e Bragança e atribui esse crescimento, principalmente, ao fato de "[...] serem estes os centros urbanos da região que melhores condições de vida oferecem, como possibilidades de emprego em pequenas atividades comerciais e industriais" (p. 19). Entretanto, não deixa de ressaltar as dificuldades vivenciadas pela região nesse momento:

> Apesar de tudo, nota-se na população da região um certo desânimo e uma descrença nas possibilidades da Bragantina; muitos informantes de Capanema, Igarapé-Açu, Bragança, Castanhal, etc., centros regionais importantes, [...] sentem-se atraídos por Belém, que para eles tem um significado muito especial. Muitos habitantes mais evoluídos, querem transferir-se para a capital, porque precisam de escolas para seus filhos, porque precisam de recursos hospitalares para suas famílias, porque se sentem abandonados à sua própria sorte, porque, na capital, há melhores oportunidades para viver e trabalhar e, portanto, progredir (PENTEADO, 1967a, p. 20).

Essa percepção da região como decadente expressa os impactos da desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança, que provoca uma série de metamorfoses na região, com a marginalização de certos municípios e o favorecimento de outros. Entre os marginalizados nesse novo padrão da rede urbana estão aqueles que ficavam ao longo da Estrada de Ferro de Bragança no trecho entre Castanhal e Capanema, como São Francisco do Pará, Igarapé-Açu e Nova Timboteua (Figura 18).

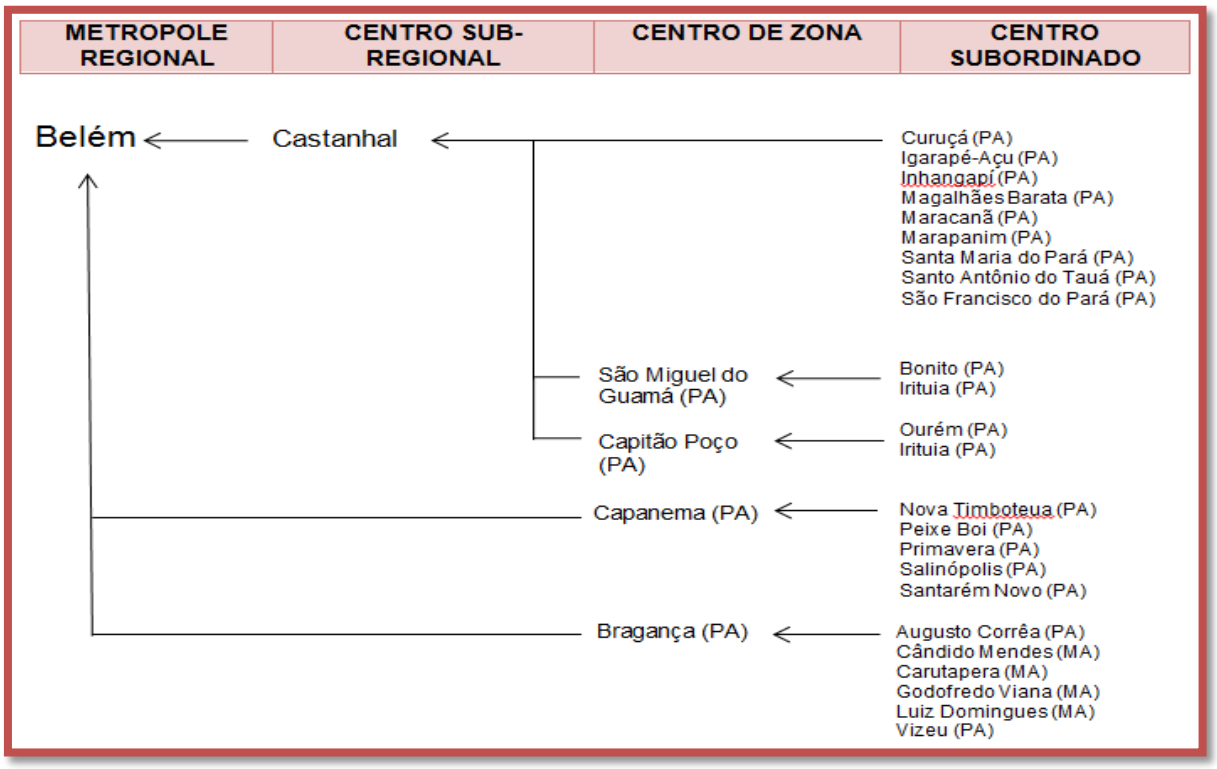
FIGURA 18: Nordeste do Pará. Rede urbana. Segunda metade do século XX



Isso para citar aqueles que sobreviveram, já que algumas localidades desapareceram com a desinstalação da ferrovia. Esses municípios, nesse terceiro período de estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense, passaram a conviver com um fraco dinamismo econômico e interligações rodoviárias precárias, melhoradas apenas recentemente[26].

O IBGE (1987), no estudo Regiões de Influência das Cidades - REGIC, destaca Castanhal como o centro de maior nível hierárquico no Nordeste do Estado do Pará, conferindo à cidade a classificação de Centro Sub-Regional, por possuir a maior centralidade regional (Figuras 18 e 19). Na sequência, um nível abaixo na hierarquia, aparece Capanema, Bragança, São Miguel e Capitão Poço, classificados como Centros de Zona, sendo os dois últimos subordinados à Castanhal e os dois primeiros com vinculação direta à Belém, metrópole regional que ocupa o topo da hierarquia em parte significativa da região amazônica e na totalidade do Nordeste Paraense.

FIGURA 19: Nordeste do Pará. Esquema representativo da hierarquia urbana. Anos 1980



FONTE: IBGE (1987).

[26] Apenas no ano de 2014, o governo do Estado do Pará realizou o asfaltamento da PA-242, no trecho entre Igarapé-Açu e Nova Timboteua.

Os demais centros urbanos do Nordeste Paraense aparecem como subordinados, ou seja, possuem atuação apenas em seu próprio território. O estudo ainda reconhece outros níveis hierárquicos, Centro Submetropolitano e Capital Regional, porém os mesmos não existem no Nordeste Paraense, por isso não aparecem na Figura 19. A REGIC -1987 está baseada na clássica teoria das localidades centrais, de Walter Christaller, e estabelece a hierarquia entre as cidades a partir do nível de centralidade do centro urbano, medido por meio dos “bens e serviços que distribuem e a área onde esta distribuição se realiza” (IBGE, 1987, p. 16).

Um novo estudo “Regiões de Influência das Cidades – REGIC” é implementado em 2007 e publicado em 2008 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, demonstrando uma mais densa rede urbana do Nordeste Paraense, com maior número de núcleos, maior densidade das interações e circuitos mais diversificados e complexos.

O estudo se divide em duas tarefas distintas, a primeira visando estabelecer uma classificação dos diversos centros urbanos e a segunda buscando delimitar as suas áreas de influência. A classificação dos centros foi constituída a partir da função de gestão do território (medida de acordo com a centralidade do poder executivo e judiciário e da centralidade empresarial) e da presença de diferentes equipamentos e serviços. Já as áreas de influência foram reconhecidas por meio do levantamento das ligações entre as cidades. A hierarquia reconhecida entre centros urbanos “[...] levou em conta a classificação dos centros de gestão do território, a intensidade de relacionamentos e a dimensão da região de influência de cada centro, bem como as diferenciações regionais” (IBGE, 2008, p. 11).

O primeiro resultado da adoção desse procedimento metodológico foi a classificação hierárquica dos centros urbanos brasileiros, segundo a tipologia exposta no Quadro 7, onde se verificam 5 níveis hierárquicos (metrópoles, capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais) e suas respectivas subdivisões, que abarcam todas as cidades brasileiras.

No que se refere aos centros urbanos do Estado do Pará, no topo da hierarquia está Belém, capital do Estado, classificada como metrópole, diante do reconhecimento da extensa região sob sua influência. As cidades de Marabá e Santarém representam o nível hierárquico imediatamente inferior a Belém, obtendo a classificação de Capitais Regionais C. Existem ainda os Centros Sub-Regionais A,

Castanhal e Redenção; os Centros Sub-Regionais B, Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Paragominas, Tucuruí e Itaituba; os Centros de Zona A, Almerim, Conceição do Araguaia e Parauapebas; e os Centros de Zona B, Capitão Poço, Vigia, Tucumã, Xinguara e Monte Alegre. As demais cidades do Estado estão na condição de centros locais, ou seja, de cidades cuja centralidade e atuação estão reduzidas aos seus próprios limites territoriais.

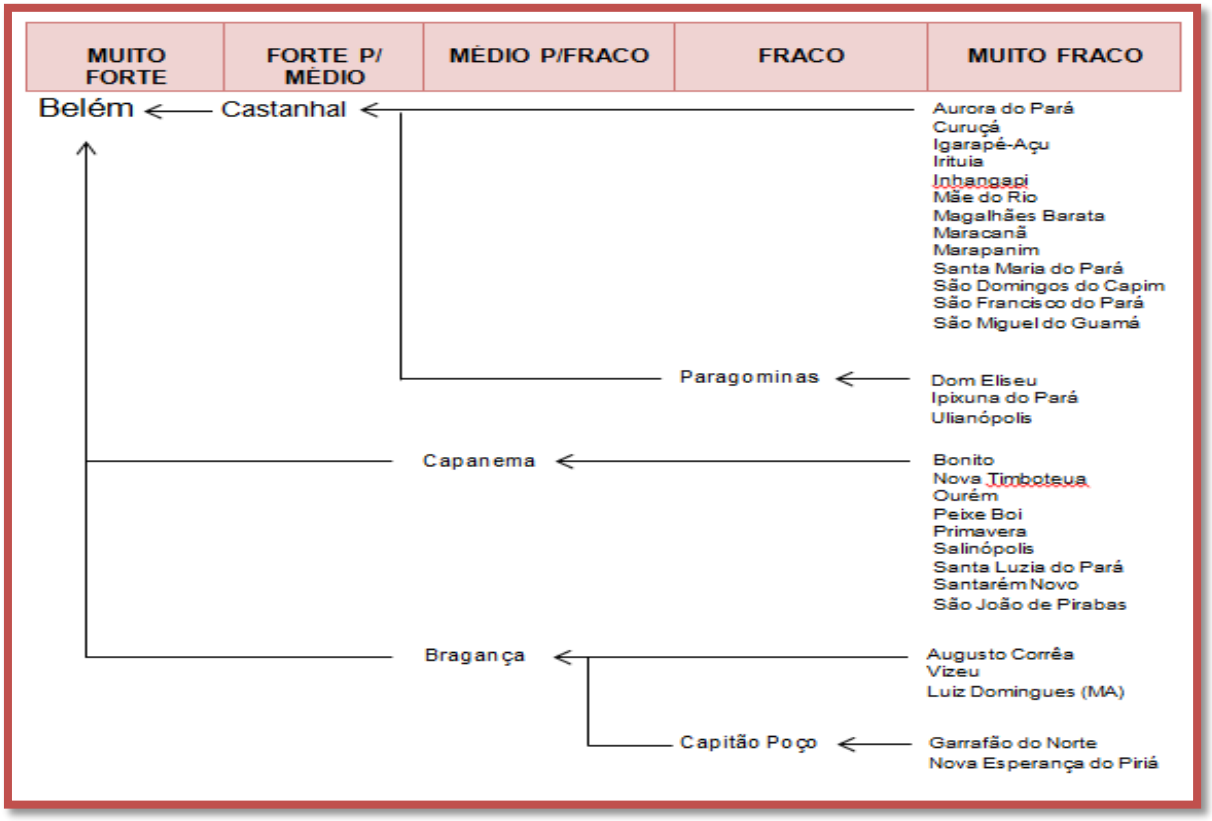
QUADRO 7: Hierarquia dos centros urbanos brasileiros segundo o estudo “Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007”

NÍVEL HIERÁRQUICO	SUBDIVISÃO DO NÍVEL HIERÁRQUICO	CARACTERIZAÇÃO	NÚMERO DE CENTROS
Metrópoles	Grande metrópole nacional (São Paulo)	Principais centros urbanos do País, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta.	12
	Metrópole nacional (Rio de Janeiro e Brasília)		
	Metrópole (Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre)		
Capital regional	Capital regional A (constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos)	Como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios.	70
	Capital regional B (constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos)		
	Capital regional C (constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos)		
Centro sub-regional	Centro sub-regional A (constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos)	Centros com atividades de gestão menos complexas, dominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais.	169
	Centro sub-regional B (constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos)		
Centro de zona	Centro de zona A	Cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares.	556
	Centro de zona B		
Centro local	Sem subdivisões	Cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população dominantemente inferior a 10 mil habitantes (mediana de 8 133 habitantes).	4 473

FONTE: IBGE (2008).

Com relação à Região Nordeste do Estado do Pará, o centro de mais elevada hierarquia é a cidade de Castanhal, classificada como Centro Sub-Regional A, seguida pelas cidades de Bragança e Capanema, que aparecem na condição de Centros Sub-Regionais B (Quadro 8). Os três centros, assim como a totalidade do Estado do Pará e algumas áreas do Maranhão e do Amapá, subordinados à metrópole Belém. A versão anterior do estudo REGIC realizada em 1993 (IBGE, 2000b), apesar de apresentar certa variação em relação aos centros que se subordinam aos principais do Nordeste Paraense e da metodologia diferente se comparado ao estudo de 2007, também reconhecia Castanhal, Capanema e Bragança como as principais cidades, as de maior centralidade (Figura 20).

FIGURA 20: Nordeste Paraense. Esquema representativo da hierarquia urbana.1993



FONTE: IBGE (2000b).

A existência de três Centros Sub-Regionais em uma área restrita, em termos de espaço físico, denota um caráter particular à rede urbana do Nordeste Paraense, como já discutido anteriormente, pois essa densidade de cidades importantes é pouco comum no espaço amazônico, como evidencia o estudo REGIC 2007. Na condição de Centro Sub-Regional A, Castanhal possui a maior rede de influência do Nordeste Paraense e, portanto, é a cidade com maior centralidade. Estão

sob influência direta de Castanhal 12 cidades (Quadro 8 e Figura 21), que estão principalmente a norte/nordeste e a sul/sudeste de sua sede municipal. As cidades a oeste, como Santa Isabel e Santo Antônio do Tauá, que fazem fronteira com Castanhal, mesmo tendo razoável interligação com este centro, possuem maior relação diretamente com Belém e, portanto, não estão inclusas na área de influência de Castanhal.

QUADRO 8: Castanhal, Capanema e Bragança. Hierarquia urbana segundo o estudo "Regiões de Influência das Cidades – REGIC". 2007

	CASTANHAL	CAPANEMA	BRAGANÇA
Classificação na Hierarquia	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional B	Centro Sub-Regional B
Nº de Cidades sob Influência direta	12	9	3

FONTE: IBGE (2008).

A Região Nordeste do Pará, entre outros fatores, por sua proximidade com a metrópole, passa a ser um espaço prioritário para a dispersão metropolitana de Belém, entretanto, esse processo se materializa envolvido por grande complexidade e a partir de determinados vetores, isto é, de forma parcial e incompleta. A cidade de Castanhal, por sua importância regional e pela proximidade com Belém, é onde se melhor verifica a dispersão de vetores, agentes e ações oriundos da metrópole, no contexto do Nordeste Paraense, entretanto, as marcas desse processo, em alguma medida, também podem ser constatadas (mesmo que pontualmente) nos demais centros de destaque da região, como as cidades de Bragança e Capanema.

Na atualidade, estas principais cidades do Nordeste Paraense, ao mesmo tempo em que constituem expressivas áreas de influência, desenvolvem importantes interações espaciais com o espaço metropolitano de Belém, o que fornece uma maior complexidade à rede urbana, já que se passa a ter um maior convívio de lógicas e agentes diferentes. Essa multidirecionalidade das interações espaciais é uma das principais marcas desse terceiro momento da rede urbana do Nordeste do Pará. Entretanto, essa discussão será realizada no capítulo 3 desta obra, que compõe o segundo ponto de vista proposto e se volta à interpretação das interações espaciais entre as cidades principais do Nordeste do Pará e o espaço metropolitano de Belém.

Para finalizar essa seção, é importante ressaltar que o reconhecimento e a caracterização dessas três fases do processo de estruturação da rede urbana e da Região Nordeste do Pará fornecem uma forte particularização a essa realidade no contexto amazônico, principalmente no que se refere à fase de estruturação a partir da Estrada de Ferro de Bragança e à atual fase de expansão das rodovias e maior incidência das interações espaciais com a metrópole. Pois, não existem registros da ocorrência desses processos, nesses moldes, em outros espaços do Pará ou da Amazônia, o que acabou por configurar várias das características socioespaciais particulares já abordadas, como a existência de cidades com papéis intermediários, bem como a relativamente elevada densidade de núcleos urbanos e de população. Assim, fica claro que o processo de estruturação da rede urbana, de fato, atua também como estruturador da própria região e como um vetor de sua particularização.

Dessa forma, após se discutir as particularidades das características socioespaciais e do processo de formação da rede urbana, resta ao reconhecimento da rede urbana e da Região Nordeste do Pará enquanto particulares, apenas um conjunto de elementos: as interações espaciais entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, principais nós da rede urbana do Nordeste Paraense, discussão desenvolvida nos próximos tópicos. Como indicadores das interações espaciais serão utilizados os deslocamentos de pessoas entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, por motivos de trabalho e de estudo; e os fluxos de mercadoria e informação constituídos a partir da atuação das redes de comércio varejista originárias do Nordeste Paraense e que operam em escala regional.

2.4 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS ENTRE OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ

Estes tópicos que se seguem trabalham com a perspectiva do espaço relacional (HARVEY, 1980, 2012) evidenciado a partir das interações espaciais, como discutidas no primeiro capítulo dessa obra. Nesse primeiro ponto de vista se consideram as interações espaciais entre os centros urbanos principais do Nordeste do Pará, isto é, as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto fundamentos ao reconhecimento de uma rede urbana particular ao Nordeste Paraense e, por consequência, ao próprio reconhecimento desse recorte enquanto uma região. Da mesma forma que nos próximos capítulos, essas interações serão

consideradas por meio dos deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo e através dos deslocamentos de mercadorias, materializados na atuação das redes de comércio varejista.

Para as interações espaciais materializadas mediante o deslocamento de pessoas serão usados os dados do censo demográfico de 2010 (IBGE, 2010), no que se refere ao quantitativo de deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, isto é, o quantitativo de pessoas que no censo de 2010 disseram residir em uma das três cidades e estudar ou trabalhar em uma das outras duas.

Esse deslocamento de pessoas será aqui denominado **Deslocamento Populacional Temporário**[27], sendo compreendido como um deslocamento diário, semanal ou até mensal entre o local de residência e o local de trabalho ou de acesso a determinado serviço, na presente análise, de estudo. Isso tanto para esse primeiro ponto de vista, que se volta às interações entre os principais nós da rede urbana do Nordeste Paraense, quanto para ou dois outros, qual seja, o segundo, que analisa as interações entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano do Belém, e o terceiro, que se restringe à análise das interações das cidades da área de influência com seu centro polarizador.

Os dados de deslocamento populacional temporário por trabalho e por estudo serão considerados sob duas perspectivas: o quantitativo de pessoas que se deslocam e a intensidade desse deslocamento. A intensidade é mensurada a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho ou por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000. Esse procedimento gerou o Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT e o Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo – IIDTE Com isso se obtém a relativização da intensidade do fluxo de acordo com o contingente populacional do município de origem[28].

---

[27] A opção pela utilização desse termo ao invés de migração ou movimento pendular se deve às restrições impostas por essas concepções. Conforme Carvalho e Rigotti (1998), o conceito de migração não incorpora os indivíduos que ao fazer o deslocamento para outra área não estabelecem nela residência fixa. “Refere-se, portanto, às mudanças permanentes de residência. Geralmente, os movimentos sazonais, temporários e os de populações nômades não são considerados migração” (p. 211). Por sua vez, o movimento pendular consiste num deslocamento diário, não implicando a fixação definitiva em outro lugar (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005).

[28] Tal relativização, que trouxe grande riqueza à análise, advém de sugestão da Profa. Dra. Maria Encarnação Sposito durante a avaliação do trabalho em um evento científico. No momento da defesa da tese a mesma professora fez nova contribuição a essa relativização, apontando a distância como

2.4.1 As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir do deslocamento de pessoas por motivo de trabalho

As interações espaciais entre os municípios de Castanhal, Capanema e Bragança mediante o deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho (IBGE, 2010) estão representadas na Tabela 1 e na Figura 21.

TABELA 1: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança. 2010

ORIGEM	DESTINO					
	CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*
CASTANHAL	0	0	122	0,70	107	0,62
CAPANEMA	63	0,99	0	0	98	0,54
BRAGANÇA	11	0,10	32	0,28	0	0

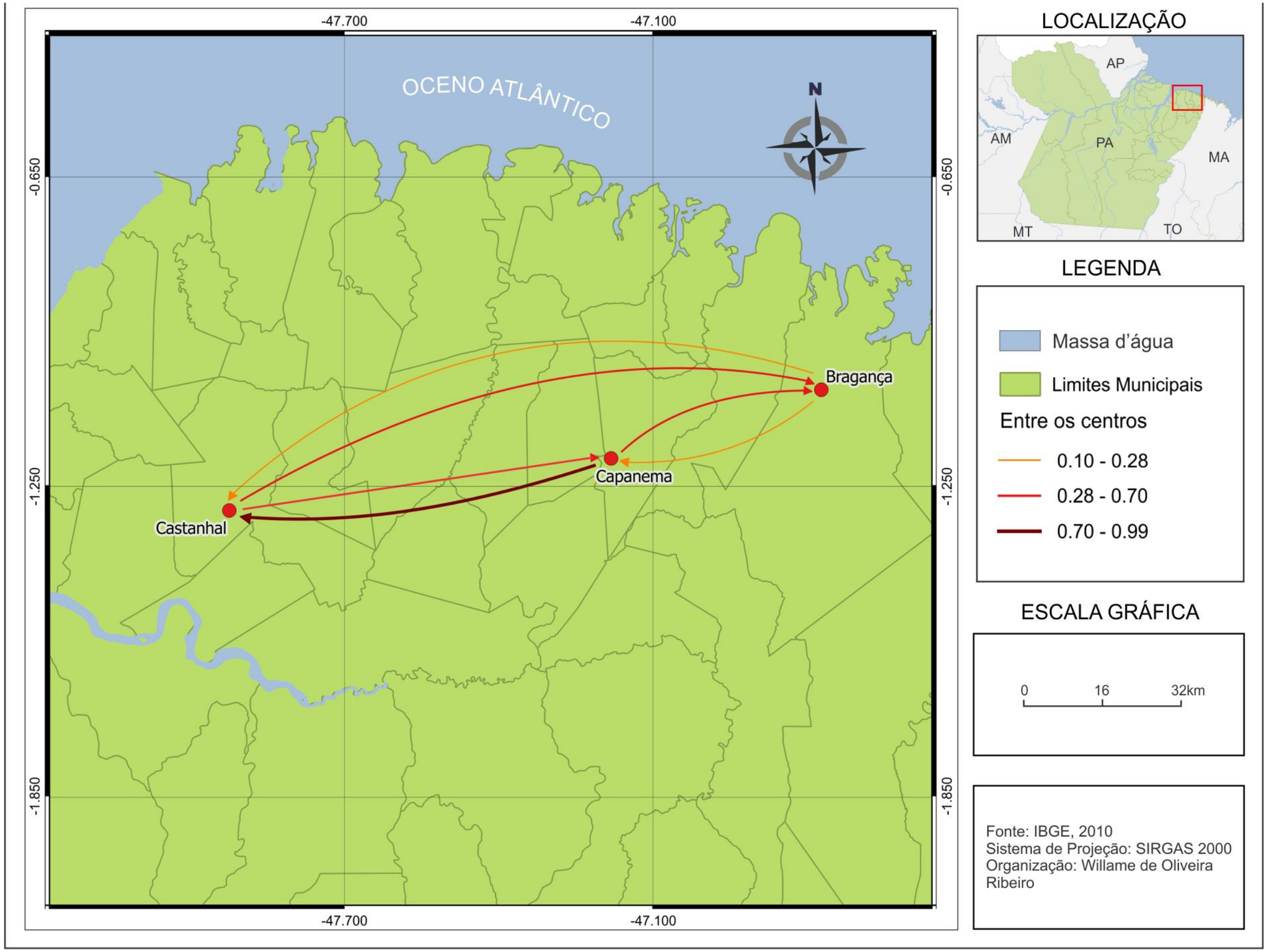
* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

Um primeiro elemento a se destacar é o número reduzido de pessoas que promovem o deslocamento entre os três municípios por motivo de trabalho. Essa realidade demonstra que, apesar do Nordeste Paraense se diferenciar da maior parte da Amazônia e do Estado do Pará por possuir uma razoável densidade de rodovias, facilitando, assim, a circulação de pessoas entre as cidades, o baixo dinamismo econômico das cidades e, portanto, a pequena geração de empregos acaba promovendo uma atração não tão significativa de pessoas.

Mesmo quando se consideram os deslocamentos por esse motivo dentro da área de influência de cada centro urbano, os números não são tão expressivos, como será demonstrado no capítulo 4. Além disso, por conta das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, apesar de possuírem diversas particularidades, apresentarem economias voltadas ao comércio e à prestação de serviços, principalmente, não há grande incentivo aos deslocamentos entre elas, já que na própria cidade existem situações próximas do que se encontraria com o deslocamento para a outra.

elemento a ser considerado, o que não foi possível mais incorporar ao trabalho, apesar de se julgar pertinente. Assim, fica a gratidão pelas contribuições dessa importante pesquisadora.

FIGURA 21: Castanhal, Capanema e Bragança. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010



De qualquer forma, considerando as características da rede urbana da Amazônia fora dos espaços metropolitanos, as intensidades são significativas. Nesse sentido, cabe destacar os deslocamentos por trabalho de Capanema para Castanhal, com o Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – I.I.D.T.T de 0,99, com 63 pessoas que fazem o deslocamento. Da mesma forma, o deslocamento no sentido inverso, isto é, de Castanhal para Capanema, também se destaca, inclusive com um número absoluto superior ao fluxo no sentido oposto, com 122 pessoas, porém considerado menos intenso, 0,70 de I.I.D.T.T, pela relativização feita a partir da bem maior população de Castanhal, origem do fluxo.

Então, de início cabe destacar uma maior intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal e Capanema. Num segundo escalão estão os fluxos direcionados a Bragança partindo tanto de Castanhal, com 107 pessoas que se deslocam e IIDTT de 0,62, quanto de Capanema, com 98 em números absolutos e 0,54 de intensidade. E, por fim, com intensidade bem mais reduzida estão os deslocamentos a partir de Bragança, que para Castanhal totalizam apenas 11 pessoas equivalendo a 0,10 de IIDTT, e para Capanema somam 32 pessoas, com 0,28 de IIDTT.

Desse modo, as interações espaciais, a partir desse indicador de deslocamento temporário por motivo de trabalho, se demonstram mais intensas entre Castanhal e Capanema. Ficando Bragança com números menos significativos no que se refere a emissão de pessoas para trabalhar nos dois outros municípios.

2.4.2 As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir do deslocamento de pessoas por motivo de estudo

Para as interações espaciais a partir do deslocamento temporário de pessoas em busca de estudo serão utilizados também dos dados do Censo de 2010 (IBGE, 2010). Como as três cidades apresentam serviços satisfatórios em relação à oferta de quantitativo de vagas para a educação básica, cada município acaba atendendo sem muita dificuldade sua demanda e a de sua área de influência em relação a esse nível de ensino. Desse modo, os deslocamentos entre os três municípios se referem muito mais à busca por cursos de ensino superior, em nível de graduação e pós-graduação.

Nesse sentido, os dados apresentados na Tabela 2 e representados na Figura 22 dizem respeito principalmente à busca de cursos de graduação e pós-graduação, entretanto, mesmo nesse nível, os deslocamentos ainda não são tão expressivos e a razão é a mesma já apresentada para os deslocamentos por motivo de trabalho, isto é, como as três cidades ofertam serviços parecidos não há grande incentivo aos deslocamentos.

TABELA 2: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança. 2010

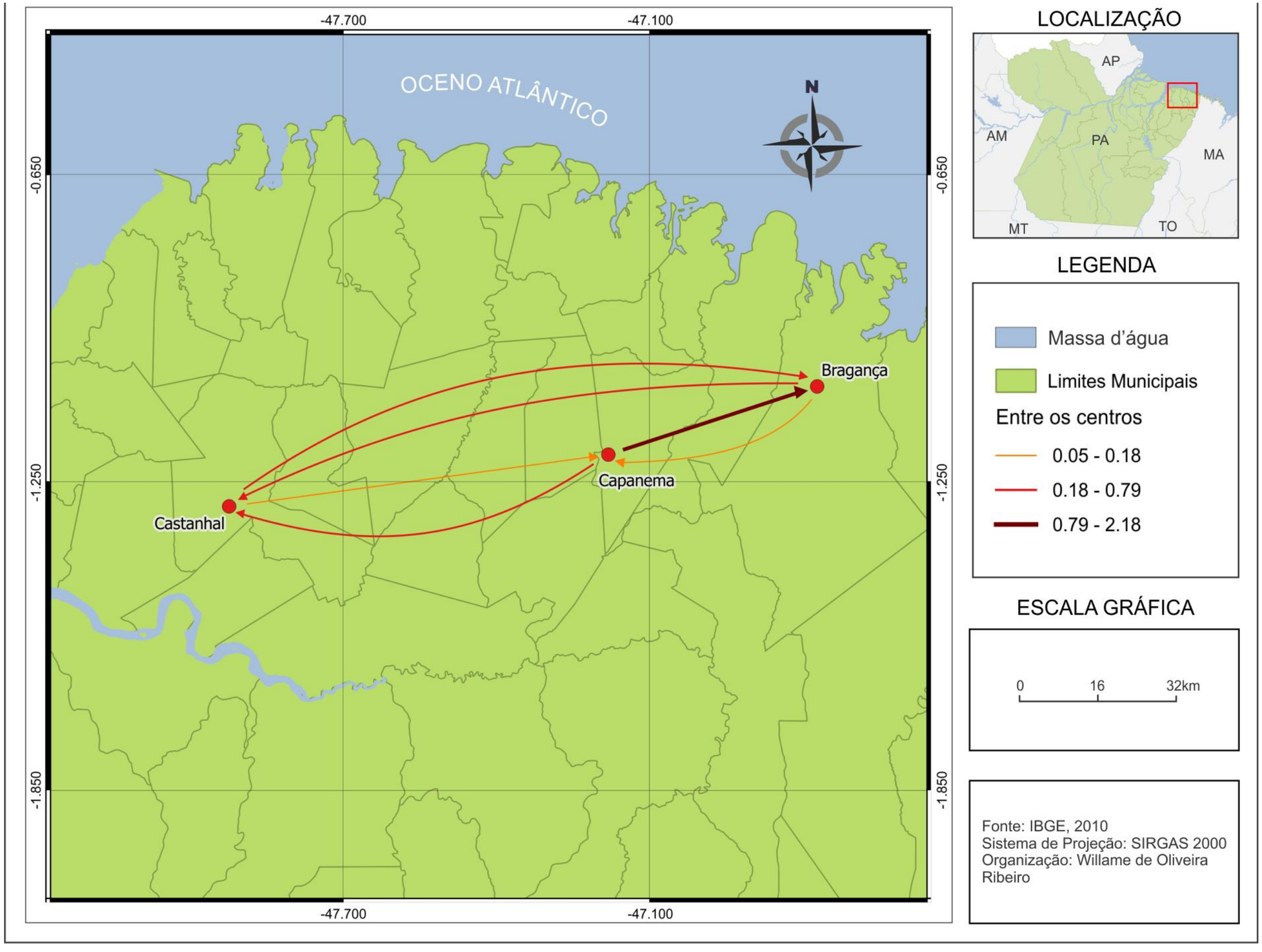
ORIGEM	DESTINO					
	CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*
CASTANHAL	0	0	8	0,05	82	0,47
CAPANEMA	50	0,79	0	0	139	2,18
BRAGANÇA	46	0,41	20	0,18	0	0

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

Analisando os dados da Tabela 2, que estão representados na Figura 22, é possível perceber que o deslocamento que mais se destaca é o que parte de Capanema com destino à Bragança, com 139 pessoas que fazem o movimento, equivalendo a um IIDTE de 2,18, representado na Figura 22 pela linha mais escura e espessa. Num segundo nível de intensidade, representados pelas linhas vermelhas na Figura 22, estão os deslocamentos de Castanhal para Bragança, 82 pessoas e IIDTE de 0,47, e os deslocamentos para Castanhal, que com origem em Capanema totalizam 50 pessoas e IIDTE de 0,79 e com origem em Bragança somam 46 pessoas e um IIDTE de 0,41.

Com números já bem insignificantes estão os fluxos que tem Capanema como destino, que originados em Bragança somam apenas 20 pessoas e 0,18 de IIDTE e com origem em Castanhal totalizam apenas 8 pessoas com IIDTE de 0,05. Isso ocorre porque das três cidades, Capanema é a que tem menor expressão na oferta de cursos de nível superior, possuindo apenas um pequeno Campus da Universidade Federal do Pará – UFPA e um Campus em ampliação da Universidade Federal Rural da Amazônia – UFRA, sendo que apenas essa última universidade não se faz presente nas outras duas cidades.

FIGURA 22: Castanhal, Capanema e Bragança. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010



Nesse sentido, Castanhal e Bragança possuem uma expressão maior na atração de fluxos de pessoas em busca de estudo, pois possuem uma oferta bem maior de cursos de nível superior. No que se refere às principais instituições, Castanhal possui Campus da Universidade Federal do Pará - UFPA, da Universidade do Estado do Pará – UEPA, do Instituto Federal do Pará – IFPA e da Estácio, instituição privada de ensino superior de atuação nacional que adquiriu em 2015 a então Faculdades Integradas de Castanhal – FCAT, que pertencia ao Grupo Marilar. Já Bragança possui Campus do IFPA e da UFPA, com grande quantidade de cursos e, no que se refere à última instituição, com forte tradição em pesquisa, como será melhor detalhado no capítulo quatro.

2.4.3 As interações espaciais entre Bragança, Capanema e Castanhal a partir das redes de comércio varejista

Ainda em busca de se aproximar do reconhecimento das particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense, bem como da própria região Nordeste do Pará enquanto estruturada/estruturante de sua rede urbana, por meio da análise das interações espaciais, neste momento serão consideradas não mais aquelas que se constituem mediante o deslocamento de pessoas, mas sim as criadas por deslocamentos de mercadorias, cujo indicador se refere às articulações criadas pelas redes de comércio varejista com origem e atuação expressiva no Nordeste Paraense.

Entretanto, antes de passar à discussão das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense e do seu significado em termos de interações espaciais, torna-se oportuno o esclarecimento do sentido empregado à expressão redes de comércio varejista, o que, por sua vez, remete à necessidade de alguns comentários a respeito da concepção de comércio varejista e de redes.

O comércio varejista, segundo o IBGE, em sua ‘Classificação nacional de atividades econômicas’, “revende mercadorias novas e usadas, sem transformação, principalmente ao público em geral, para consumo ou uso pessoal ou doméstico” (IBGE, 2015, s.i.). Interpretação próxima pode ser encontrada em Las Casas e Barboza (2007, p. 23), que consideram que o comércio varejista, ou simplesmente o varejo, “[...] tem como condição básica de sua prática a comercialização de produtos ou serviços a consumidores finais, não importando a natureza da organização que o exerce e tampouco o local em que está sendo praticado”. Com isso, o varejo é

marcado pela prática da compra de uma determinada mercadoria, que pode ser feita junto às indústrias, aos atacadistas ou a qualquer outro tipo de revendedor, e pela posterior comercialização dessa mercadoria ao consumidor final.

Desse modo, o varejo tem uma clara função de intermediação entre os agentes da produção industrial e os consumidores e, por conta disso, nas palavras de Lepsch e Toledo (1998), "é razoável afirmar que o 'produto' do varejo não é algo físico, são os serviços ou atributos de uma loja, agregados a bens produzidos por outros setores da economia e prestados no comércio para o consumidor final" (p. 3). Entre esses serviços ou atributos próprios do varejo, os autores incluem "[...] *mix* de preços, *mix* de produtos oferecidos, qualidade dos produtos, arquitetura do prédio, arquitetura ambiental e imagem da loja, *layout*, atendimento rápido e cortês, estacionamento, tamanho da loja, localização, cartão de crédito, etc." (p. 3).

Já a concepção de redes, como já dito no primeiro capítulo deste trabalho, possui um uso bastante amplo, das chamadas redes técnicas (DIAS, 2008) às redes urbanas. Tratando dessa diversidade, Mesquita (1992) expõe que a rede é "[...] bem visível em toda a sua materialidade nas estradas e ferrovias; menos evidente em outras conexões dos sistemas de comunicação. E mais sutil em toda gama – do superficial ao profundo – que as relações humanas podem assumir" (pp. 42-43). Para Raffestin (1993, p. 207), a rede "[...] depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede, ou melhor, da posição relativa que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes".

Ao estarem imbricadas na trama das relações sociais, as redes são representações dessas relações e dos conflitos existentes, portanto, as redes acabam por funcionar como estratégias coerentes com a intencionalidade de determinados agentes sociais, que assumem o papel de sujeitos da ação que a rede representa. Segundo Raffestin (1993, p. 204) "desenho, construção e utilização de uma rede dependem dos meios à disposição, dos códigos técnicos, sóciopolíticos e socioeconômicos, assim como do objetivo dos atores". Dessa forma, as redes estão inscritas numa trama de relações de poder, pois se, por um lado, representam estratégias de determinadas agentes sociais, conectando pontos, por outro, restringem a ação de outros agentes não inseridos na mesma lógica e, que, portanto, permanecem desconexos, excluídos das vantagens ofertadas pela rede. Como enfatiza Dias (2008, p. 148):

> Os fluxos, de todo tipo – das mercadorias às informações pressupõem a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conexidade – qualidade de conexo –, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, lugares de poder e de referência, como sugere Raffestin. Mas ao mesmo tempo em que tem o potencial de solidarizar, de conectar, também tem de excluir [...] nunca lidamos com uma rede máxima, definida pela totalidade de relações mais diretas, mas com a rede resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais.

A rede constituída por uma empresa de varejo possui esses atributos. Controlada por um agente, representado pela diretoria da empresa, normalmente situada em sua sede, que, assim se constitui enquanto um nó privilegiado da rede; formada também por outros nós secundários, as filiais da empresa; com fluxos entre os nós, tanto relativos à circulação de mercadorias quanto aos fluxos de informações relativos ao processo de gestão; e repleta de relações de poder, que se expressam, por exemplo, na decisão de se instalar em uma cidade e não em outra.

Desse modo, é coerente falar em atividades de comércio varejista organizadas em rede, o que autoriza o uso do termo redes de comércio varejista para se referir às empresas, que, possuindo mais de uma unidade (loja), estabelecem um funcionamento em rede, no qual as lojas, enquanto nós, funcionam a partir dos fluxos constituídos entre as diversas unidades. Ao analisar o caso de algumas redes de comércio varejista de destaque no Nordeste Paraense, essa concepção também ganhará maior clareza.

Las Casas e Barboza (2007), ao expor uma classificação do varejo, reconhece, primeiramente, a existência de um varejo lojista e outro não lojista, já que vendas diretamente ao consumidor também podem ser realizadas mesmo na ausência de loja, como comprovam alguns tipos de vendas feitas por meio na internet. Para o varejo lojista são apresentados os tipos relacionados no Quadro 9.

QUADRO 9: Varejo com loja

TIPO	CARACTERÍSTICAS
Lojas especializadas	Formadas por varejistas do tipo independente que oferecem, aos consumidores, uma linha única. Operam com um número limitado de categorias de produtos
Lojas de departamento	As lojas de departamento são de grande porte, apresentam grande variedade de produtos, como ferramentas, eletrodomésticos, confecções, cama, mesa, roupas masculinas e femininas. Pode-se dizer que se trata de várias lojas especializadas, departamentalizadas

Lojas em cadeia	Define-se como um grupo de quatro ou mais lojas que operam no mesmo tipo de negócios. A economia em escala para compras é a vantagem dessa categoria.
Lojas independentes	Caracteriza-se pela simplicidade administrativa e frequentemente pelo atendimento personalizado aos clientes, devido ao contato mais direto entre proprietários ou gerentes com clientes
Cooperativas	Agrupamentos de varejistas independentes, cada um opera sua loja, mas tomam certas decisões em conjunto, como compras e promoções
Supermercados	Estabelecimentos estruturados em departamentos, com estoque
Hipermercado	A junção em um único espaço físico de lojas de descontos e supermercado, onde são oferecidos produtos alimentícios e não-alimentícios, geralmente com preços menores dos que são oferecidos no varejo devido à grande condição de negociação de compras por parte dessas lojas
Lojas de desconto	Linha variada de produtos, exemplo: alimentício, de vestuário, brinquedo. Característica dessas lojas são os preços baixos, oferecendo sempre marcas nacionais tradicionais
Armazéns/ Mercearias	Lojas que oferecem uma linha básica de produtos de mercearia, frios e laticínios, instalações quase sempre na periferia
Lojas de variedades	Lojas varejistas que trabalham com diversidade muito grande de mercadorias populares de baixos valores. Os produtos oferecidos; papelaria, acessórios femininos, brinquedos, utilidades domésticas etc
Ponta de estoque/ *Outlet*/lojas de fábrica	Varejistas que oferecem preço baixo para produtos fora de estação ou com pequenos defeitos, geralmente são operadas pelos próprios fabricantes
Lojas de conveniência	Lojas que oferecem produtos alimentícios e artigos de primeira necessidade. Preços mais elevados do que os praticados pelos supermercados. Esse tipo de varejista oferece aos consumidores conveniência de localização e horário, geralmente instaladas em postos de combustíveis
Lojas de preço único	Varejistas que oferecem mercadorias para o lar, presentes e brinquedos, por preços baixos, comum a todos

FONTE: Las Casas e Barboza (2007, pp. 25-26)

Apesar de móveis e eletrodomésticos serem os segmentos principais de atuação de todas as lojas do Nordeste Paraense consideradas nessa análise (Marilar, Radisco, Jomóveis e Eletromóveis), a classificação delas, segundo os produtos comercializados, possui certa diversidade (Quadro 10). Marilar, Jomóveis e Radisco se caracterizam como lojas especializadas em móveis e eletrodomésticos, entretanto, existem algumas exceções nessa constatação. A primeira é que a loja matriz da Radisco, em Capanema, se constitui enquanto uma loja de departamentos, com uma variedade de produtos que abrange, além dos móveis e eletrodomésticos, vestuário, calçados, brinquedos, eletrônicos etc. A segunda ressalva à especialização no segmento de móveis e eletrodomésticos fica por conta da Jomóveis, que tem inserido

em algumas de suas lojas outros produtos que às aproximam da condição de loja de departamentos.

Já a Eletromóveis possui um tipo de atuação bastante específica. As lojas de Capanema e de Castanhal, apesar de apresentarem grande importância do segmento de móveis e eletrodomésticos, se constituem enquanto lojas de departamento. Já a loja de Belém possui uma adaptação ao contexto metropolitano, que a levou a optar pelo segmento de móveis e decoração, sem intenção de conversão em loja de departamentos, como explica o diretor-presidente do grupo:

> Nós estamos numa região aqui de Nazaré. São bairros aqui com poder aquisitivo muito bom, muito aposentado. Então, nós temos que trabalhar para este público. E, graças a Deus, a gente vem trabalhando já a treze anos se adequando às necessidades daqui e a gente tá muito bem. [...] A nossa proposta foi essa de ter móveis e decoração. Até pra gente não entrar numa concorrência com pessoas muito bem centradas aqui, posso citar a Visão, Yamada, Magazan. Por isso, nós escolhemos esse mercado e está muito bem. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016).

Então, segundo as informações do diretor-presidente do grupo Eletromóveis, na metrópole de Belém se tem um poder aquisitivo maior, especialmente nos bairros próximos à loja, e uma maior concorrência. Isso gerou a necessidade da alteração no segmento de atuação dessa unidade.

Com isso, apesar das quatro empresas de varejo se aproximarem pela atuação no segmento de móveis e eletrodomésticos, apresentam diferenças entre si, constituindo uma certa diversidade. Entretanto, um outro fator assemelha ainda mais todos os grupos e é o grande responsável pela utilização deles nessa pesquisa como indicador das interações espaciais no Nordeste Paraense, a organização em rede. Caracterizada pela concentração da gestão na loja matriz[29], localizada em uma das três cidades principais do Nordeste Paraense, pela existência de outras lojas ligadas a essa principal (filiais), normalmente localizadas em outras cidades do próprio Nordeste Paraense, e pela dinâmica de fluxos de mercadorias e informações entre as unidades.

Pode-se observar no Quadro 10, que o número de unidades de cada rede de varejo varia bastante. A Marilar possui a maior quantidade, 19 ao todo, enquanto a

[29] A exceção fica por conta do grupo Eletromóveis, que mantém escritório de gestão em Belém, apesar da loja matriz estar localizada em Capanema.

Eletromóveis dispõe de apenas 3 lojas. Em situação intermediária estão a Radisco[30], com dez unidades, e a Jomóveis, com nove. Mas o número de unidades não é suficiente para precisar os tamanhos dos grupos, já que a dimensão física da loja, quantidade e diversidade de produtos à venda, bem como a organização e requinte são muito variáveis. Nesse sentido, a Eletromóveis possui apenas três lojas, mas com espaço físico, número de funcionários, quantidade e diversidades de produtos bem superior a quase todas as unidades das demais rede.

QUADRO 10: Nordeste Paraense. Redes de comércio varejista de destaque. 2016

Redes de varejo	Setor do varejo	Local de fundação	Sede	Centro de distribuição	Número de lojas	Número de funcionários
Marilar	Móveis e eletrodomésticos	Capanema	Castanhal	Santa Isabel	19	192
Radisco	Móveis e eletrodomésticos/ Loja de departamentos	Capanema	Capanema	Capanema	10	270
Jomóveis	Móveis e eletrodomésticos	Bragança	Castanhal	Castanhal	9	190
Eletromóveis	Móveis e eletrodomésticos / Loja de departamentos / Móveis e decoração	Capanema	Capanema	Capanema Castanhal Belém	3	360

FONTE: Trabalho de campo, 2016.

Essa condição pode ser constatada ao se analisar o número de funcionários de cada rede. A Eletromóveis, mesmo com a menor quantidade de lojas, possui o maior número de funcionários, 360, pelas razões anteriormente apresentadas. Em seguida, aparece a Radisco, com 270 funcionários, parte significativa alocada em sua loja matriz, em Capanema, que organizada em vários

[30] Foram consideradas na análise apenas as lojas pertencentes ao grupo Radisco sediado em Capanema, pois existem outros dois grupos que utilizam a mesma denominação, com sede em Bragança e Capitão-Poço, entretanto, com gestões totalmente independentes e, portanto, sem constituir com o Grupo maior, sediado em Capanema, uma rede. Como explicou o gerente administrativo do grupo Radisco, “hoje existem três grupos Radisco, mas são sociedades empresariais diferentes, distintas. Porque ele [o fundador do grupo] efetuou as vendas e permitiu que os proprietários permanecessem com a logo [...]. Hoje os detentores da marca Radisco, patenteada, registrada no registro nacional de marcas e patentes, somos nós, a nossa sociedade empresarial. Hoje a administração da Radisco não é do fundador [...]”. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Capanema, agosto de 2016).

departamentos é uma das maiores lojas da cidade. Na terceira posição, com 192 funcionários estão as lojas Marilar, que mesmo diante do maior número de unidades, utiliza um número mais reduzido de funcionários devido à especialização no segmento de móveis e eletrodomésticos. Por fim, está a rede Jomóveis, com 190 colaboradores, quase a mesma quantidade do grupo anterior.

Em relação ao local de fundação das redes (Quadro 10), o grande destaque fica com a cidade de Capanema, onde surgiram os grupos Marilar, Radisco e Eletromóveis. A Jomóveis teve sua primeira loja em Bragança. Já Castanhal, não está na origem de nenhum dos grupos, entretanto, hoje, é a cidade de maior destaque na atuação das redes, possuindo lojas de todas elas e as matrizes dos grupos Marilar, que ainda possui uma outra loja na cidade, e Jomóveis. Em situação oposta, encontra-se Bragança, que, atualmente, não é sede de nenhuma das quatro redes, nem mesmo da Jomóveis, originária da cidade, mas que transferiu sua gestão para Castanhal. Já Capanema manteve sua importância com relação às redes de comércio varejista, já que ainda sedia duas (Radisco e Eletromóveis) das três redes surgidas na cidade. A Marilar foi a única a transferir sua gestão para Castanhal, onde também está sua loja matriz (Figura 23).

A localização dos centros de distribuição indica um quadro próximo ao das lojas matrizes. Assim, nenhuma das redes possui centro de distribuição em Bragança, enquanto Castanhal e Capanema dispõem de centros de distribuição de duas redes cada uma. Jomóveis e Eletromóveis, em Castanhal, e Radisco e Eletromóveis, em Capanema. A Marilar é a única a manter seu centro de distribuição fora do Nordeste Paraense, na cidade de Santa Isabel do Pará, que, próxima a Castanhal, possui boa centralidade em relação à disposição espacial das unidades da rede. Entretanto, como explicou o diretor administrativo-financeiro do grupo, a instalação do centro de distribuição da rede em Santa Isabel, deveu-se, principalmente, à disponibilidade de terreno de propriedade do grupo. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

Com relação a esse item, a Eletromóveis possui uma especificidade, uma vez que é a única a manter mais de um centro de distribuição, três ao todo, um para cada loja, localizados, desse modo, em Capanema, Castanhal e Belém. O diretor-presidente do grupo informou que essa organização atende às necessidades de logística associadas a opção de diversificação do segmento de atuação da rede, como se observa em suas palavras:

> [...] pra facilitar a logística, porque cada região têm as suas particularidades. E, no caso, Capanema tem um público talvez mais pro e, c. E aí você tem que ter um tipo de produto. Castanhal eleva um pouco e Belém eleva mais, então, se eu misturar num centro de distribuição só, eu vou ter problemas. Eu vou ter produtos onde vai ficar caro, no caso, praquela população. Vou ter produtos que tá muito baixo praquela população. Então, eu preferi em cada loja ter um centro de distribuição com aqueles produtos que são os produtos vendidos naquela loja. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016).

FIGURA 23: Castanhal e Capanema. Perspectiva das lojas sedes das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense. 2016



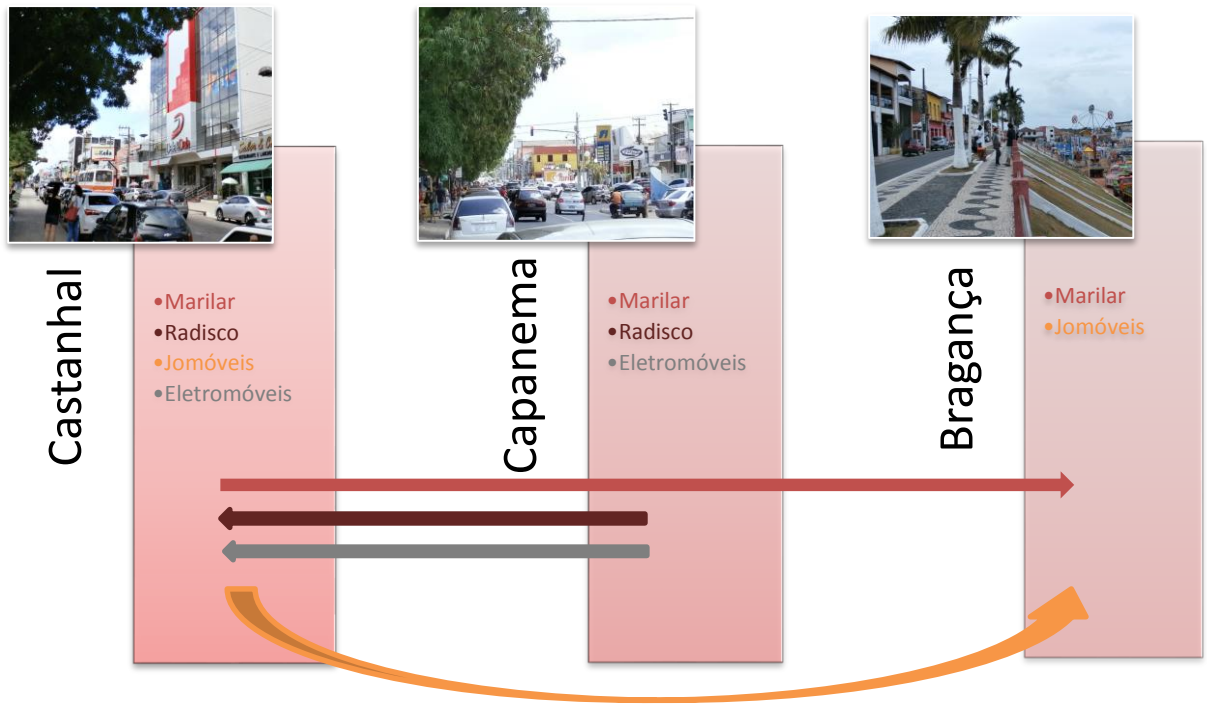
1. Sede da Radisco / Capanema
2. Sede da Eletromóveis / Capanema
3. Sede da Marilar / Castanhal
4. Sede da Jomóveis / Castanhal

FOTOS: Ribeiro, 2016.

As especificidades da Eletromóveis diante do conjunto das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense aqui consideradas se devem muito à sua inserção metropolitana, inclusive com a sua loja localizada em área valorizada da cidade de Belém, nas proximidades do centro da cidade. A outra rede a também atuar no espaço metropolitano de Belém é a Jomóveis, mas no distrito de Icoaraci, uma área de expansão da metrópole, distante do centro principal da cidade.

Tratando especificamente da atuação dessas quatro redes de comércio varejista nas três cidades com maior centralidade no Nordeste Paraense (Castanhal, Capanema e Bragança), como representado na Figura 24, é possível verificar que Castanhal se notabiliza no que se refere à presença das redes de comércio varejista consideradas, sendo a única a contar com os quatro grupos, enquanto Capanema e Bragança, dispõem, respectivamente, da atuação de apenas três e duas das redes.

FIGURA 24: Castanhal, Capanema e Bragança. Interações espaciais a partir das redes de comércio varejista de destaque no Nordeste Paraense. 2016



LEGENDA:

Marilar
Radisco
Eletromóveis
Jomóveis

FONTE: Trabalho de campo, 2016.

De qualquer maneira, é marcante a atuação das quatro redes de comércio varejista nas três cidades principais do Nordeste Paraense, sendo, inclusive, de

grande relevância para a economia e a sociedade locais por meio da geração de impostos e empregos, compondo o setor econômico mais relevante nas três cidades, o setor de comércio e serviços, como será discutido posteriormente.

Essas redes também são fundamentais à própria estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense, pois são importantes vetores de interações espaciais, inerentes a sua atuação em rede, com fluxos de informações, relativos aos processos de gestão, e, principalmente, de mercadorias. Estes últimos são ainda mais fortes por conta da centralização da distribuição de mercadorias para as unidades, uma vez que apenas a Eletromóveis possui mais de um centro de distribuição, as outras três redes (Marilar, Jomóveis e Radisco) possuem apenas um e, portanto, necessitam de remessas frequentes para as várias unidades a fim de manter a oferta de seus produtos.

Mesmo no caso da Eletromóveis, que opera com três centros de distribuição, devido às diferenças entre os produtos comercializados em cada loja, como já explicado, também são rotineiras as movimentações de caminhões para atender pedidos realizados em loja diferente daquela preferencialmente atendida por um determinado centro de distribuição, localizado no próprio município da loja, ou seja, um produto do estoque de Capanema pode ser transportado até Castanhal para atender a uma venda realizada na loja dessa cidade, como relata o diretor-presidente do grupo:

> É muito boa, muito boa [a circulação entre as unidades], inclusive, Castanhal, vamos supor, vende produtos de Belém, Belém vende de Capanema. Há essa interligação. Por exemplo, o cliente de Capanema, de Castanhal também, pelo tempo de compra na loja ... o filho vem estudar em Belém, a esposa vem montar uma casa, eles dão uma preferência pra gente aqui. E aí já compra um pouco de lá e daqui, então, essa comunicação é muito boa, muito boa. [apesar de cada loja possuir seu próprio centro de distribuição] Mas um cede para o outro. Se uma pessoa daqui [Belém] disser: __ mas não eu quero um produto de uma qualidade menor, um preço mais barato. Eu vou buscar lá [Castanhal ou Capanema], eu não deixo de vender. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016).

Com isso, seja por meio dos fluxos de informações ou por intermédio da circulação de mercadorias, essas redes de comércio varejista produzem importantes interações entre as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança. Cabendo ressalto à rede Marilar, a única das quatro a dispor de lojas nas três cidades (Figura 24). Somando-se a isso o fato da gestão se situar em Castanhal e o centro de distribuição em Santa Isabel, o resultado é a constituição de uma gama de interações espaciais

entre diversas cidades, especialmente, entre as três citadas cidades do Nordeste Paraense, que, por sua centralidade regional, estão entre as mais importantes para a atuação do grupo.

Radisco e Eletromóveis possuem lojas em Castanhal e Capanema e também representam importantes vetores de interações espaciais. A ausência de lojas desses grupos em Bragança reforça uma tendência apontada pelos dados de deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho com relação a maior intensidade de interações entre Capanema e Castanhal, em comparação às interações entre essas cidades e Bragança. A contrariar essa tendência está a rede Jomóveis, que possui lojas em Castanhal e Bragança e está ausente de atuação em Capanema (Figura 24).

Essas interações espaciais a partir da operação das redes de comércio varejista são amplamente favorecidas pelas boas condições de infraestrutura de circulação e informação oferecidas pelo Nordeste Paraense, especialmente pelas três cidades em questão. Condições essas, bastante particulares à realidade amazônica, normalmente, marcada por entraves a essas interações. Isso fica muito evidente no relato do diretor administrativo-financeiro da rede Marilar.

> Não existe entrave logístico nessa região do Nordeste Paraense, pelo contrário, é bem desenvolvido. Uma questão fundamental hoje [...] porque agora tem uma exigência que é a nota fiscal eletrônica. Pra isso, todo estabelecimento comercial, ele tem que tá ligado à SEFA – Secretaria da Fazenda pra emitir a nota fiscal eletrônica do consumidor. Pra isso, ele precisa de internet. Então, no Nordeste Paraense isso já não é uma grande dificuldade em relação a outras regiões. Ainda é um pouco caro, em relação a Sul e Sudeste, o preço da nossa internet e a qualidade do serviço, mas não é um entrave como foi antes [...]. [Em Limoeiro do Ajuru] tem internet, mas aí nós já temos problema, pra chegar em Limoeiro do Ajuru ou é de barco ou é por uma estrada vicinal, nos meses de chuva é impossível trafegar via terrestre, então, a gente só manda as mercadorias pelo barco. Esse tipo de entrave não existe [no Nordeste Paraense] porque a malha rodoviária é boa, as estradas, apesar de não serem duplicadas, mas elas são boas, não estão esburacadas, então, por exemplo, a gente sai [...] numa velocidade de 80, 90, uma hora e meia você tá em Capanema. De Capanema pra Bragança, mais uma hora de viagem. Então, não são distâncias que são percorridas em um espaço de tempo longo. Então, isso ajuda bastante. E aí você conta com toda a infraestrutura bancária. Bragança é um polo universitário. Capanema tá ali no meio entre Bragança e Castanhal. Castanhal também já é um polo universitário. Então, você tem vários atrativos nessas cidades que em outras você não tem. Na verdade, quando a gente vê essa questão do interior. Tem um sistema jurídico, um aparato do governo muito bom. Assim, bom em relação às outras regiões do interior. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

A fala do diretor administrativo-financeiro do grupo Marilar demonstra bem as particularidades do Nordeste Paraense no que refere ao favorecimento das

interações espaciais, neste caso, mediante à circulação de mercadorias e de informações inerentes à operação da rede de varejo. Elementos como internet eficiente, densidade e qualidade da rede rodoviária, proximidade entre as cidades, rede bancária eficiente e presença de serviço de educação superior são apontados como diferenciais do Nordeste Paraense diante da maior parte dos demais interiores paraenses, isto é, das áreas não componentes do espaço metropolitano. E essa constatação é apontada como ainda mais forte quando em questão estão as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança.

As interações espaciais materializadas pelas redes de comércio varejista, assim como aquelas relativas ao deslocamento de pessoas, analisadas anteriormente, são importantes elementos da estruturação da rede urbana do Nordeste Paraense e da própria região enquanto estruturada/estruturante de sua rede urbana e, desse modo, funcionam como elementos marcantes na particularização do Nordeste Paraense diante do contexto amazônico e paraense.

Então, nesse primeiro ponto de vista, privilegiado neste capítulo, a particularidade da rede urbana e da própria região Nordeste do Pará se evidencia tanto nas características próprias à rede urbana dessa região, como o grande número de cidades, a proximidade entre elas, a densa malha rodoviária, quanto na densidade das interações espaciais, que não são tão densas como as que caracterizam o espaço metropolitano, mas são significativas se comparadas a outras realidades não metropolitanas da Amazônia. O fato é que possuem características muito próprias ao Nordeste Paraense e à sua estruturação em torno das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança.

No próximo capítulo, que traz à tona um segundo ponto de vista, focado na relação entre as cidades com maior centralidade no Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém, são revelados outros aspectos da particularidade da região em questão, aqueles atrelados à proximidade relacional com a metrópole. E, para isso, serão necessários alguns esclarecimentos a respeito da constituição metropolitana de Belém, de forma a posteriormente melhor analisar a condição das principais cidades do Nordeste Paraense e também da própria região diante da metrópole.



3

SEGUNDO PONTO DE VISTA: A REGIÃO NORDESTE DO PARÁ E A DISPERSÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Este capítulo é dedicado ao desenvolvimento do segundo ponto de vista que compõe esse estudo: as interações espaciais entre a metrópole de Belém e as principais cidades do Nordeste Paraense, entendida como mais um fator a fornecer particularidade à rede urbana e à região em questão. Esse ponto de vista se estabelece mediante um recorte que inclui o Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém, analisando as interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas e mercadorias entre as duas áreas.

Visando uma melhor análise das interações entre o Nordeste Paraense e a metrópole foi necessário constituir um instrumental teórico para interpretar a própria forma urbana produzida pela dinâmica metropolitana. Com isso o capítulo inicia com a discussão da metropolização e da dispersão metropolitana de Belém para, em seguida, discutir o conceito de cidade-região como aplicável à realidade de Belém, com base numa perspectiva relacional do espaço e se utilizando das interações espaciais para dar realidade a essa perspectiva. Feito isso, se analisa a forma de articulação do Nordeste Paraense com esse contexto metropolitano.

3.1 A METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM

A discussão a respeito das realidades e das problemáticas associadas aos espaços urbanos tem marcado grande parte da produção acadêmica atual e muitos conceitos têm surgido enquanto instrumentos analíticos que visam uma melhor interpretação das novas e complexas realidades do mundo contemporâneo. A concepção de metropolização do espaço está inclusa neste contexto e possui sua natureza intrinsecamente associada ao processo de globalização, sendo, ao mesmo tempo, estruturado e estruturador deste.

Neste trabalho, o processo de metropolização do espaço[31] será entendido basicamente como a produção do espaço metropolitano. Nesse sentido, o resultado

[31] A perspectiva aqui desenvolvida não coincide com a amplitude do entendimento de Lencioni (2013), no qual os espaços metropolizados seriam aqueles que "[...] assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole" (p. 19). Lencioni (2004, p. 154) fala do "[...] extravasamento da dinâmica metropolitana para outros territórios [...]" que, assim, "[...] não é mais exclusiva da metrópole ou da região metropolitana institucionalizada". Já em texto mais recente, a mesma autora (LENCIONI, 2011) destaca que a metropolização do espaço "[...] nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização" (p. 135), mais precisamente, uma fase superior da urbanização.
Contudo, esse entendimento da metropolização traz consigo um risco de distorção da realidade, qual seja, considerar os processos dinamizadores do espaço e estruturadores da rede urbana como

do processo de metropolização é a própria metrópole, ou seja, o processo de metropolização se refere ao movimento, às ações que contribuem à constituição do espaço metropolitano. Um movimento que não cessa quando a metrópole ganha existência, mas que a acompanha em seu constante processo de produção.

Indo ao encontro desse entendimento, Di Méo (2008) considera que o termo metropolização faz referência a processos, que caracterizam "[...] tanto as formas quanto as funções e as dinâmicas dos maiores agrupamentos humanos de nosso tempo" (p. 03), mas ressalta que o mesmo não pode ser confundido com o processo de urbanização nem com a globalização:

> [...] a metropolização que não significa urbanização *stricto sensu*, e nem se confunde totalmente com a globalização [...], se observa a partir de um nível mínimo de concentrações humanas mais ou menos difusas. Trata-se de um mínimo pouco preciso, o de aglomerações de algumas centenas de milhares de habitantes (se avizinhando a um milhão?) dispostos em torno de um ou de vários centros urbanos... Até constituir conjuntos territoriais agrupando de uma a duas, ou até três dezenas de milhões de indivíduos, dentre os mais expressivos entre eles.

O autor reconhece no âmbito dos espaços qualificados como metropolitanos uma grande diversidade de realidades, abrangendo desde metrópoles regionais ou nacionais, cuja importância está basicamente restrita aos territórios nacionais, a metrópoles mundiais, que desempenham papéis de grande destaque, especialmente na gestão de grandes empresas.

Segundo Di Méo (2008), as metrópoles desempenham uma série de papéis fundamentais relativos à economia, à cultura, à política e à ideologia e "[...] concernem, no mais alto nível, o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquica e resilientes" (p. 02). Mais precisamente, assim se pronuncia com vistas ao esclarecimento da concepção de metrópole:

---

originários apenas de espaços metropolitanos. Isso porque o termo metropolização se constitui a partir da concepção de metrópole, um tipo de espaço urbano, mas não o único. Numa rede urbana cada vez mais complexa a consideração das metrópoles como os únicos espaços a originarem vetores de ação, mesmo que apenas da ação modernizadora, constitui a negação dessa complexidade, que está justamente na sobreposição de lógicas diversas, mediante a ação de agentes variados e situados em centros urbanos com papéis e posições hierárquicas variadas no interior da rede urbana.
Essa mesma preocupação é manifestada por Sposito (2015), quando diz: "[...] procuro evitar que se adote a ideia de que as dinâmicas em curso são movimentos que se estabelecem, exclusivamente, como vetores originados nas metrópoles em propagação pelos demais espaços" (p. 139). Para Sposito o processo maior vivenciado no mundo contemporâneo ainda é a urbanização.

> Na palavra “metrópole”, sabe-se contem “póle” certamente, *poli,* a cidade, mas também “pólo” (latim *polus* e grego *polos*), quer dizer o pivô sobre o qual gira uma coisa, um centro e um eixo em torno do qual se desenvolve uma dinâmica, um movimento; não são os pólos os dois pontos virtuais pelos quais passa o eixo de rotação da Terra? Mas o “pólo” é também um ponto que atrai (pólo de atração) em um dado campo magnético, metáfora possível de um espaço geográfico e social submisso às leis físicas. Se ele atrai, é porque ele irradia, exerce influência sobre seu meio ambiente. Esta atração descreve no espaço um gradiente; ela se atenua com a distância se ela não é reativada por polarizações secundárias, por retransmissões do pólo ou metrópole. À medida que a influência do pólo se esgota ou se reanima com a distância, ela engendra jogos de escala que fundam novas unidades geográficas (DI MÉO (2008, p. 06).

Fica evidente nas palavras de Di Méo o destaque à centralidade exercida pela metrópole, ou seja, sua condição de “cabeça e matriz de rede”, associada a uma forte capacidade de atração e organização.

Da mesma forma, Corrêa (1994) destaca o caráter complexo do espaço metropolitano, ligado ao fato de ser a um só tempo fragmentado e articulado, reflexo e condição social, campo simbólico e campo de lutas. Esses pares dialéticos, que caracterizam todos os espaços urbanos, estão, na metrópole, potencializados; e acabam ganhando ainda mais complexidade diante das transformações recentes pelas quais passam esses espaços que, na visão de Corrêa, podem ser sintetizadas em três itens: a descentralização e seu impacto no núcleo central, a ratificação de setores residenciais seletivos e a “explosão” da periferia popular.

Metrópoles, como explica Souza (2003), são espaços urbanos complexos nucleados por uma cidade grande, dotados de uma área de influência pelo menos regional. Constituídas como aglomerações de cidades, não necessariamente apresentam conurbações[32], pois núcleos urbanos descontínuos, do ponto de vista do espaço físico, podem fazer parte das metrópoles. Indispensável à configuração da metrópole, na visão de Souza (2003, p. 33):

> [...] é que todos os espaços urbanos se achem fortemente ‘costurados’, especialmente com a ajuda da ‘linha’ mais importante, sob esse aspecto, que são os deslocamentos diários de trabalhadores, grande parte dos quais trabalha no núcleo metropolitano e reside nas cidades vizinhas a este.

Desse modo, o espaço metropolitano é, por excelência, um espaço relacional (HARVEY, 1980, 2012), pois a metrópole se constitui enquanto tal na relação permanente e reiterada com outros centros urbanos, formando uma área de

[32] Entendido como em Villaça (1997), enquanto processos de fusão de áreas urbanas, mais ou menos contíguas e pertencentes a municípios diferentes.

influência. Além disso, o espaço metropolitano, na maior parte dos casos, somente é alcançado quando se consideram os fluxos, já que a descontinuidade é cada vez mais comum, como será enfatizado mais adiante. O conceito de metrópole apresentado por Ribeiro, Silva e Rodrigues (2011, p. 179) está em consonância com essas considerações. Para eles a metrópole refere-se

> [...] a aglomerados urbanos que apresentam as dimensões de polarização e concentração no território brasileiro nas escalas nacional, regional e local. A metrópole é identificada então como um espaço urbano com características metropolitanas que, internamente, também apresenta uma hierarquização, já que é um aglomerado com concentração de poder econômico, social, cultural que não é semelhante para todos os espaços, no caso, municípios nele inseridos. Entretanto, tais espaços apresentam níveis de integração à dinâmica do aglomerado correspondente, maior ou menor conforme o município.

Assim, os autores destacam elementos como a polarização (ou a centralidade), a aglomeração de municípios, os níveis variados de integração dos municípios e a concentração de poder econômico, social e cultural como fatores caracterizadores da metrópole. Mais adiante em seu trabalho, sintetizam que o termo metrópole é por eles usado para se referir a "[...] espaços urbanos complexos e grandes [...] conjuntos de unidades político-administrativas (municípios) diversas, com diferentes tamanhos e níveis de integração entre essas unidades, que conjuntamente apresentam caráter metropolitano" (RIBEIRO, SILVA, RODRIGUES, 2011, p. 193).

No Brasil, o reconhecimento oficial desse caráter metropolitano tem sido comumente envolto de muitas polêmicas e contradições. As primeiras regiões metropolitanas brasileiras passaram a existir formalmente nos anos 1970, mais precisamente a partir de 1973, por força da Lei Complementar 14, subordinada à Constituição de 1967. A partir da Constituição de 1988, a responsabilidade de criação e organização das regiões metropolitanas deixou de pertencer à esfera federal e passou para a estadual, como definia seu § 3º do Artigo 25 (RIBEIRO, SILVA, RODRIGUES, 2011).

A partir de então, como demonstram diversos autores, entre eles Moura e Firkowski (2001), a criação de regiões metropolitanas passou a ser marcada por forte imprecisão conceitual e a obedecer a interesses os mais diversos, o que ocasionou, em muitos casos, o distanciamento entre a institucionalidade da região metropolitana e a realidade do espaço metropolitano. Nesse contexto, Ribeiro, Silva e Rodrigues (2011) constataram em 2010 a existência no Brasil de 35 Regiões Metropolitanas

(RMs) e três Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDEs) definidas por legislação federal ou estadual, como demonstra o Quadro 11.

QUADRO 11: Regiões Metropolitanas e RIDEs segundo as grandes regiões. 2010

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
Belém (PA) Macapá (AP) Manaus (AM)	Aracaju (SE) Agreste (AL) Cariri (CE) Fortaleza (CE) Grande São Luís (MA) João Pessoa (PB) Maceió (AL) Natal (RN) RIDE Petrolina/Juazeiro RIDE Teresina/Timon Salvador (BA) Sudoeste Maranhense (MA)	Baixada Santista (SP) Belo Horizonte (MG) Campinas (SP) Grande Vitória (ES) Rio de Janeiro (RJ) São Paulo (SP) Vale do Aço (MG)	Carbonífera (SC) Chapecó (SC) Curitiba (PR) Florianópolis (SC) Foz do Itajaí (SC) Lages (SC) Londrina (PR) Maringá (PR) Norte/Nordeste Catarinense (SC) Porto Alegre (RS) Tubarão (SC) Vale do Itajaí (SC)	Goiânia (GO) RIDE Distrito Federal Vale do Rio Cuiabá (MT)

FONTE: Ribeiro, Silva e Rodrigues (2011).

Objetivando superar as distorções que marcam a definição formal das regiões metropolitanas e reconhecer os espaços que realmente manifestam características metropolitanas, o Observatório das Metrópoles desenvolveu o estudo “Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos” (RIBEIRO, 2009), que ao considerar o termo Região Metropolitana esvaziado de conteúdo e precisão, como resultado das incoerências das legislações que institucionalizam as regiões metropolitanas no país, fez opção por trabalhar com o termo aglomeração metropolitana ou área metropolitana, que corresponderia à

> [...] mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas a área do município central (RIBEIRO, 2009, pp. 3 e 4).

O resultado da aplicação dessa concepção foi o reconhecimento de 15 aglomerados metropolitanos ou áreas metropolitanas no Brasil, como exposto no Quadro 12, que reconhece São Paulo como a área metropolitana de maior nível hierárquico, ou seja, a de maior destaque com relação à concentração de atividades econômicas e população e que exerce maior centralidade. O quadro também trata do nível de integração entre os municípios que compõem cada aglomerado e do nível de concentração das atividades e da população no município polo. E, por fim, expõe a caracterização da condição social vivenciada em cada área metropolitana.

QUADRO 12: Categoria na hierarquia, nível de integração, grau de concentração e condição social das áreas metropolitanas brasileiras. 2009

Área metropolitana	Categoria na Hierarquia	Integração	Concentração	Condição social
São Paulo	1	Muito alta	Menos concentrada	Muito boa
Rio de Janeiro	2	Muito alta	Concentrada	Boa
Belo Horizonte	3	Média	Menos concentrada	Média alta
Porto Alegre	3	Média	Menos concentrada	Boa
Brasília	3	Muito alta	Muito concentrada	Média baixa
Curitiba	3	Média	Concentrada	Boa
Salvador	3	baixa	Concentrada	Média alta
Recife	3	Média	Menos concentrada	Ruim
Fortaleza	3	Média	Concentrada	Ruim
Campinas	4	Média	Menos concentrada	Muito boa
Manaus	4	_	_	Média baixa
Vitória	4	Alta	Menos concentrada	Média alta
Goiânia	4	Média	Muito concentrada	Média alta
Belém	4	Alta	Muito concentrada	Média baixa
Florianópolis	4	Alta	Concentrada	Muito boa

FONTE: Ribeiro (2009).

A área metropolitana de Belém pertence à categoria 4 na hierarquia, com uma alta integração entre os municípios componentes do aglomerado, mas com muita concentração de atividades econômicas e população no município polo e com uma condição social média baixa. O trecho a seguir apresenta maiores detalhes sobre a caracterização do Observatório das Metrópoles.

> A área de maior integração à dinâmica metropolitana nessa RM é composta pela própria cidade de Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides, cabendo ressaltar que esta integração é mais forte, entre Belém e Ananindeua, onde se localiza a maior parte dos 1.991.542 habitantes da área. A densificação na rede de transportes e a emergência de outros centros urbanos têm diminuído a importância relativa de Belém no conjunto da rede urbana nacional. Ainda assim, Belém mantém seu poder polarizador, o que se revela nos indicadores selecionados, sediando quatro empresas dentre as 500 maiores do Brasil, empregando 9.869 pessoas em atividades de ponta, apresentando total de 78 agências bancárias e movimento aéreo de passageiros de mais de um milhão de pessoas. Na área de metropolização mais densa localiza-se um total de 92.058 domicílios carentes e 57.840 domicílios deficientes. Na classificação por condição social, apenas Belém e Ananindeua estão em situação média, os demais municípios desta região metropolitana estão em situação ruim (RIBEIRO, 2009, p. 65).

Dos municípios que compunham a Região Metropolitana de Belém em 2009, data de publicação do estudo, o município de Santa Bárbara foi considerado

menos integrado à dinâmica metropolitana, sendo que os demais possuíam boa integração, com destaque a Belém e Ananindeua.

O processo de metropolização de Belém que, na visão de Trindade Júnior (1998), com a qual há concordância aqui, se inicia na década de 1960 e se consolida nas décadas seguintes, “pressupõe a incorporação de cidades e vilas próximas a Belém, definindo uma malha urbana única, ainda que fragmentada” (p. 3). Segundo este autor, o processo de metropolização de Belém é marcado por dois momentos distintos e que se revelam em duas formas diferenciadas: a forma urbana confinada e a forma urbana dispersa.

A primeira é caracterizada por uma expansão urbana restrita aos limites estabelecidos pelo denominado “cinturão institucional”, que instalado no período da segunda guerra mundial, consistia num conjunto de instituições públicas localizado nos limites da cidade e que passou a funcionar como um obstáculo à expansão urbana horizontal contínua. A ocupação das baixadas, o adensamento populacional e a valorização dos terrenos de topografia mais elevada foram as grandes marcas dessa forma confinada (TRINDADE JÚNIOR, 1998).

Já a forma dispersa se estabelece a partir da superação da barreira formada pelo cinturão institucional nos anos 1960 e a expansão da malha urbana para “[...] localidades até então consideradas distantes, notadamente, para a Rodovia Augusto Montenegro (eixo Belém-Icoaraci) e para a BR-316 (eixo Belém-Ananindeua) [...]” (TRINDADE JÚNIOR, 1998, p. 104). A década de 1980 consolida esses eixos de expansão e, por consequência, a forma urbana dispersa.

Os novos espaços de assentamento passaram a receber em grande escala a população pobre deslocada das áreas centrais, principalmente das baixadas, que passaram por um relevante processo de valorização a partir da realização de obras de saneamento. Com isso, esses novos espaços de assentamento distantes do centro da metrópole adquiriram um forte caráter de periferia urbana, não somente pela distância geométrica em relação ao centro da cidade, mas, como explicam Chaveiro e Anjos (2007) em relação à definição de periferia, por possuir “[...] um cotidiano específico, bem como uma modalidade de tempo social que define a vida dos sujeitos. Poder-se-ia dizer que é um lugar específico de dramas sociais, de problemas e vicissitudes humanas” (p. 183).

Esse processo de produção de espaços periféricos, em muito se confunde com o próprio processo de metropolização de Belém, funcionando esses espaços

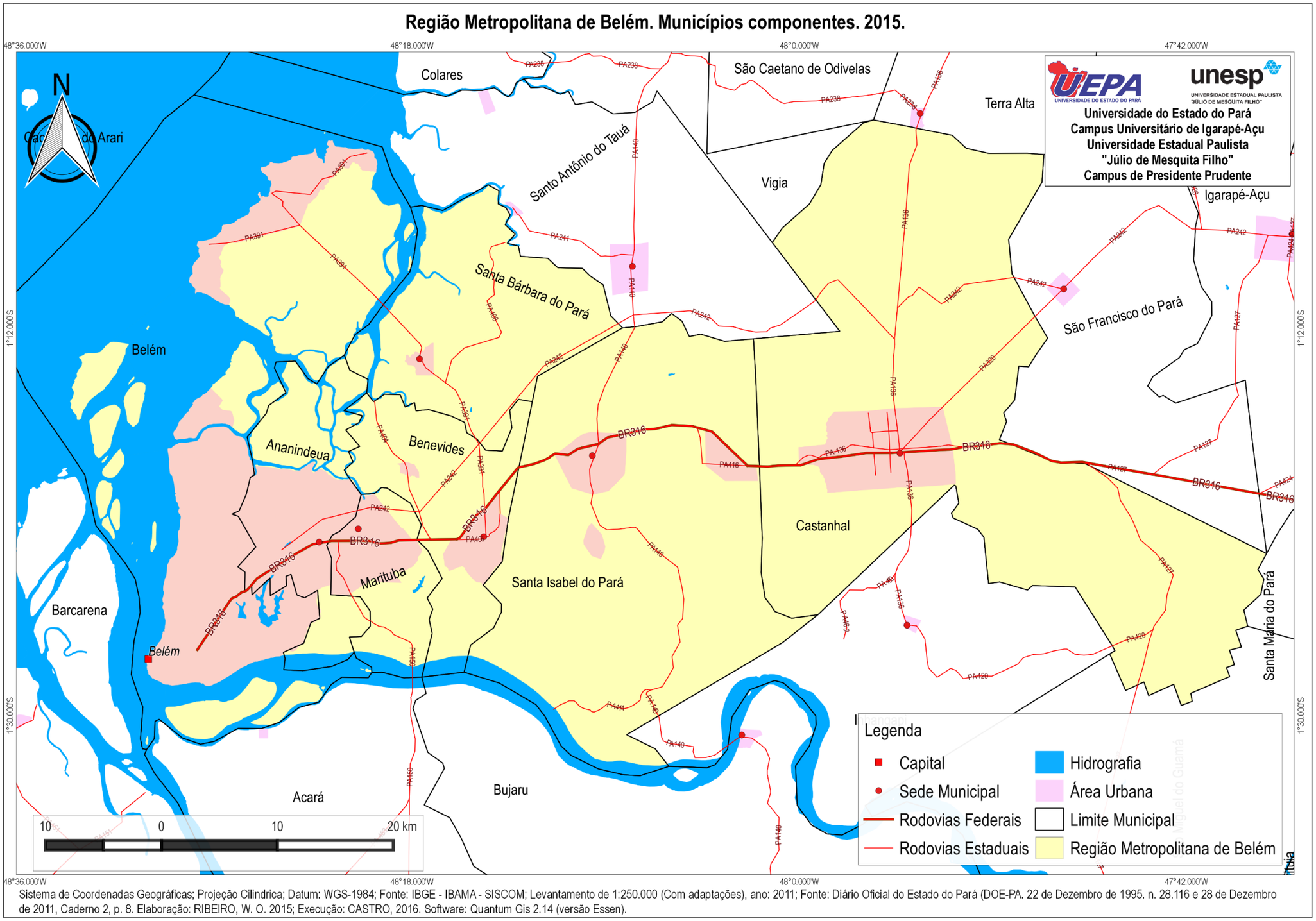
como verdadeiras ‘cidades dormitório’, ou seja, espaços de moradia para a população de baixa renda, que trabalhando na área central de Belém precisa desenvolver um movimento diário entre o espaço de trabalho e o de moradia.

A Região Metropolitana de Belém – RMB foi institucionalizada em âmbito estadual em 19 de outubro de 1995, por força da Lei Complementar nº 027, sendo formada pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ, n. 28.116, de 22/12/95). Pela Lei Complementar nº 072, de 20 de abril de 2010, publicada no DOE Nº 31.656, de 30/04/2010, foi inserido mais um município à RMB, Santa Izabel do Pará. E pela Lei Complementar n. 076, de 28 de dezembro de 2011, que altera a Lei 027, de 19 de outubro de 1995 (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ, 28 DE DEZEMBRO DE 2011, CADERNO 2, p. 8) o município de Castanhal também passa a integrar a RMB. Com isso a RMB passou a ser composta pelos municípios de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal (Figura 25). Entretanto, como já discutido anteriormente, a região metropolitana institucionalizada não necessariamente condiz com a realidade de um espaço metropolitano.

Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides formam um conjunto com claras características metropolitanas, como atestam os estudos do Observatório das Metrópoles (RIBEIRO, 2009), já a inserção de Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal, são bem mais questionáveis. Com a inclusão dessas cidades a forma dispersa do espaço metropolitano de Belém seria bastante reforçada. Contudo, mesmo desconsiderando a inserção desses últimos núcleos, a forma urbana dispersa, ainda assim, marca o espaço metropolitano de Belém, como demonstrado por Trindade Júnior (1998).

O interesse maior nesta seção é demonstrar a realidade do processo de dispersão metropolitana para a Região Nordeste do Pará, segundo o recorte estabelecido no capítulo anterior, especialmente a sua ocorrência e intensidade nos principais centros urbanos da região, Castanhal, Capanema e Bragança, para assim, consubstanciar uma análise mais precisa sobre a inserção de novas áreas no espaço metropolitano de Belém, como colocado para Castanhal pela legislação estadual (Lei Complementar n. 076, de 28 de dezembro de 2011) e por alguns estudos acadêmicos (ALVES, 2012; TRINDADE JÚNIOR E PEREIRA, 2007).

FIGURA 25: Região Metropolitana de Belém. Municípios componentes. 2015



Sistema de Coordenadas Geográficas; Projeção Cilindrica; Datum: WGS-1984; Fonte: IBGE - IBAMA - SISCOM; Levantamento de 1:250.000 (Com adaptações), ano: 2011; Fonte: Diário Oficial do Estado do Pará (DOE-PA. 22 de Dezembro de 1995. n. 28.116 e 28 de Dezembro de 2011, Caderno 2, p. 8. Elaboração: RIBEIRO, W. O. 2015; Execução: CASTRO, 2016. Software: Quantum Gis 2.14 (versão Essen).

Partindo da premissa de um espaço relacional (HARVEY, 1980, 2012), serão analisadas as interações espaciais das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal com o espaço metropolitano de Belém, isto é, com os municípios de Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides. Assim como nos dois outros pontos de vista que formam esse trabalho, essas interações serão consideradas sobre dois aspectos: 1) interações a partir de deslocamentos de pessoas, que envolvem os atores sociais, ou seja, indivíduos e grupos sociais em suas atividades cotidianas; 2) interações a partir de circulação de mercadorias, que se referem a agentes sociais, isto é, sujeitos com maior poder de intervenção na cidade e na rede urbana e que estão mais diretamente atrelados à busca pela acumulação de capital.

Para o primeiro aspecto, serão considerados os deslocamentos temporários por motivo de trabalho e os deslocamentos temporários por motivo de estudo, ambos dados extraídos do censo de 2010, realizados pelo IBGE. Para o segundo aspecto, a circulação de mercadorias, serão consideradas a atuação das principais redes de comércio varejista de Belém (Y.Yamada, Grupo Líder, Belém Importados e Lojas Visão) que operam no Nordeste Paraense.

3.2 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL COM A METRÓPOLE BELÉM A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS

Nesse item são trabalhados os dados relativos às interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas, ou seja, do deslocamento populacional temporário, como já caracterizado no capítulo anterior. Com os dados de deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho e de estudo já se tem condições de reconhecer o espaço que expressa a intensidade e a complexidade de interações condizentes com o qualificativo metropolitano, assim como a natureza das interações dos centros do Nordeste Paraense com o espaço metropolitano.

Desse modo, para as duas variáveis em questão (deslocamentos por trabalho e por estudo) a primeira preocupação é o reconhecimento dos municípios que constituem o espaço metropolitano e a segunda busca se refere à compreensão da natureza das interações de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto principais centros do Nordeste Paraense, com esse espaço metropolitano.

3.2.1 Deslocamentos por trabalho

A análise dos deslocamentos de pessoas por trabalho entre os principais centros do Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém foi realizada mediante os dados do censo de 2010 realizado pelo IBGE, ou seja, são consideradas nessa análise pessoas que desenvolviam, em 2010, trabalho remunerado em município diferente do seu município de residência, situação viabilizada pelo deslocamento diário, semanal e até mensal entre o local de residência e o local de trabalho, caracterizando, assim, o deslocamento temporário por motivo de trabalho.

Primeiramente, serão abordados os deslocamentos para Belém sem restringir a origem ao Nordeste Paraense ou aos seus principais centros. Com isso se espera compreender melhor a natureza das interações espaciais de Castanhal, Capanema e Bragança com o espaço metropolitano de Belém, uma vez sendo possível fazer comparações com outros centros. O primeiro aspecto em análise é o reconhecimento da extensão e da composição do próprio espaço metropolitano de Belém enquanto espaço relacional.

A Tabela 3 e a Figura 26 apresentam os principais municípios de origem dos deslocamentos temporários por trabalho que se destinavam a Belém em 2010. Visando evidenciar os fluxos mais significativos, foram considerados apenas os que possuíam número igual ou maior que 200 indivíduos realizadores do deslocamento e foi gerado um outro indicador, o Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT, que consiste na divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000, que resulta na relativização da intensidade do fluxo pelo contingente populacional do município de origem.

Analisando a Tabela 3 é possível observar que os municípios de Ananindeua, Marituba e Benevides possuem, tanto em quantidade absoluta de indivíduos que se deslocam a Belém quanto em relação à intensidade do fluxo, números muito mais expressivos que os demais. O primeiro com 65.621 indivíduos e 139 de IIDTT, o segundo com 10.879 pessoas e 101 de IIDTT e o terceiro com 3.827 indivíduos e 74 de IIDTT. Na Figura 26, onde o fluxo de pessoas por motivo de trabalho originado nesses municípios e destinado a Belém é representado por linhas mais escuras e espessas, indicando a maior intensidade das interações, é possível observar que estes são os municípios mais próximos de Belém. Ananindeua e Marituba, conurbados com Belém e Benevides, em processo de conurbação, como se verificou durante os trabalhos exploratórios de campo.

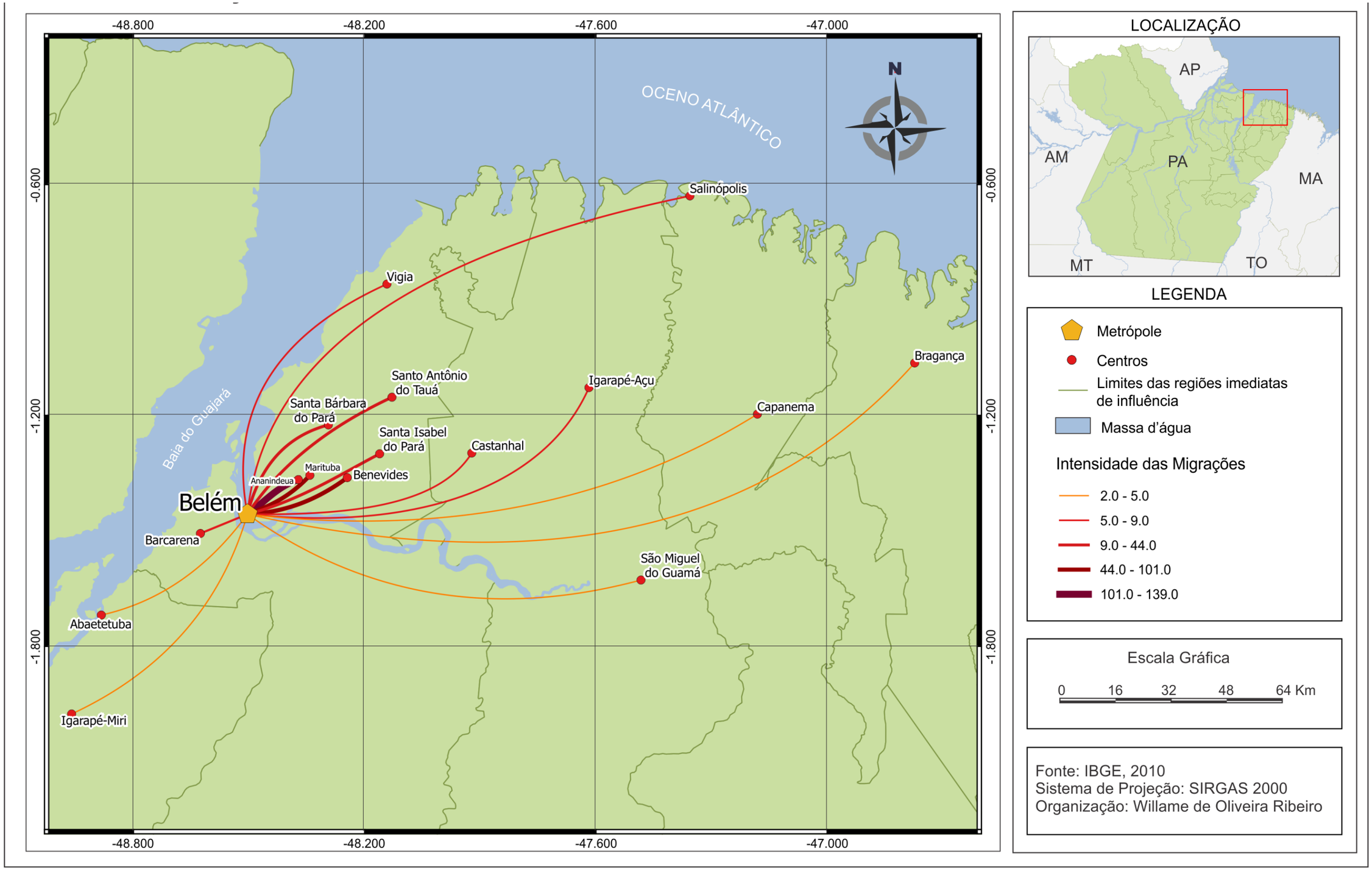
TABELA 3: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com destino ao Município de Belém/PA. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	QUANTIDADE DE PESSOAS	POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ORIGEM	IIDTT**
1	Ananindeua	65621	471.980	139
2	Marituba	10879	108.246	101
3	Benevides	3827	51.651	74
4	Santa Bárbara do Pará	761	17.141	44
5	Santo Antônio do Tauá	596	26.674	22
6	Santa Isabel do Pará	1193	59.466	20
7	Salinópolis	319	37.421	9
8	Vigia	396	47.889	8
9	Castanhal	1319	173.149	8
10	Igarapé-Açu	218	35.887	6
11	Barcarena	606	99.859	6
12	Abaetetuba	758	141.100	5
13	Igarapé-Miri	305	58.077	5
14	São Miguel do Guamá	253	51.567	5
15	Capanema	225	63.639	4
16	Bragança	281	113.227	2

* Foram considerados apenas os municípios do Estado do Pará com 200 ou mais indivíduos que realizaram deslocamentos temporários por motivo de trabalho com destino a Belém.
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

Essa intensidade destacada dos deslocamentos por trabalho para Belém originada nesses municípios confirma a profundidade da integração que eles possuem com Belém e a formação de uma estrutura urbana integrada de caráter metropolitano. Já os municípios que se seguem na intensidade dos deslocamentos temporários por trabalho: Santa Bárbara do Pará, com 761 indivíduos e 44 de IIDTT; Santo Antônio do Tauá com 596 pessoas e 22 de IIDTT; Santa Isabel do Pará, com 1193 pessoas e 20 de IIDTT; Vigia, com 396 indivíduos e 8 de IIDTT; e Castanhal, com 1319 e também 8 de IIDTT; ocupam uma situação intermediária, possuindo razoável integração com Belém e o espaço metropolitano, mas não o suficiente ao seu reconhecimento como integrantes desse espaço, isto é, estes municípios, pelos dados de deslocamento temporário por trabalho para Belém, se caracterizam como centros urbanos com relações significativas com a metrópole e não como parte dela.

FIGURA 26: Belém. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho recebidos. 2010



Como expõe a Figura 26, esse conjunto de municípios, cujo fluxo de pessoas por motivo de trabalho para Belém é representado pelas linhas vermelhas, possui um maior distanciamento de Belém, em relação à Ananindeua, Marituba e Benevides, entretanto, constitui um entorno metropolitano com importantes relações com a metrópole. Salinas, que aparece tanto na Tabela 3 quanto no Figura 26, ocupando a posição de sétimo município na intensidade de emissão de pessoas para trabalho em Belém, não foi citado no texto por possuir uma relação muito diferente dos demais com Belém, pois sendo um importante balneário regional principalmente para a população de Belém, a cidade expressa um forte processo de metropolização do espaço, na forma considerada por Lencioni (2013), mas marcada por grande sazonalidade. Isto é, as interações espaciais de Salinas com Belém são bem menos contínuas e estáveis no tempo do que as constituídas pelos outros municípios citados nesse movimento.

Os demais municípios presentes na Tabela 3 e na Figura 26, da posição 10 a 16, são originadores de contingentes de deslocamentos temporários por trabalho com intensidade muito mais reduzida, indicando, portanto, um maior distanciamento da realidade metropolitana. Entre esses estão Capanema e Bragança.

No que se refere, especificamente, aos deslocamentos por trabalho entre o espaço metropolitano de Belém e os principais centros urbanos do Nordeste do Pará, Castanhal, Capanema e Bragança, fica clara existência de interações espaciais significativas, mas com destaque para Castanhal (Tabelas 4, 5 e Figura 27). A Tabela 4, que trata dos deslocamentos temporários por trabalho desses centros do Nordeste Paraense para o espaço metropolitano de Belém, aqui considerado como a somatória dos territórios municipais da metrópole Belém e de Ananindeua, Marituba e Benevides, como será melhor esclarecido mais adiante, mostra que os movimentos para Ananindeua, Marituba e Benevides são pouco expressivos, com Ananindeua possuindo uma superioridade entre eles. Desse modo, a quase totalidade dos deslocamentos de pessoas por trabalho de Castanhal, Capanema e Bragança para o espaço metropolitano tem Belém como destino.

Considerando o espaço metropolitano em sua totalidade enquanto destino, a Tabela 4 registra 1508 indivíduos que se deslocam de Castanhal e um IIDTT de 8,71. Capanema, com 245 indivíduos que se deslocam apresenta IIDTT da ordem de 3,85 e Bragança, com 315 pessoas, com IIDTT de 2,78.

TABELA 4: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém. 2010

ORIGEM	*POPUL. MUNIC. ORIGEM*	*DESTINO*									
		BELÉM		ANANINDEUA		MARITUBA		BENEVIDES		ESPAÇO METROPOLITANO	
		N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*
CASTANHAL	173.149	1319	7,62	93	0,54	54	0,31	42	0,24	1508	8,71
CAPANEMA	63.639	225	3,54	20	0,31	0	0	0	0	245	3,85
BRAGANÇA	113.227	281	2,48	9	0,08	13	0,11	12	0,11	315	2,78

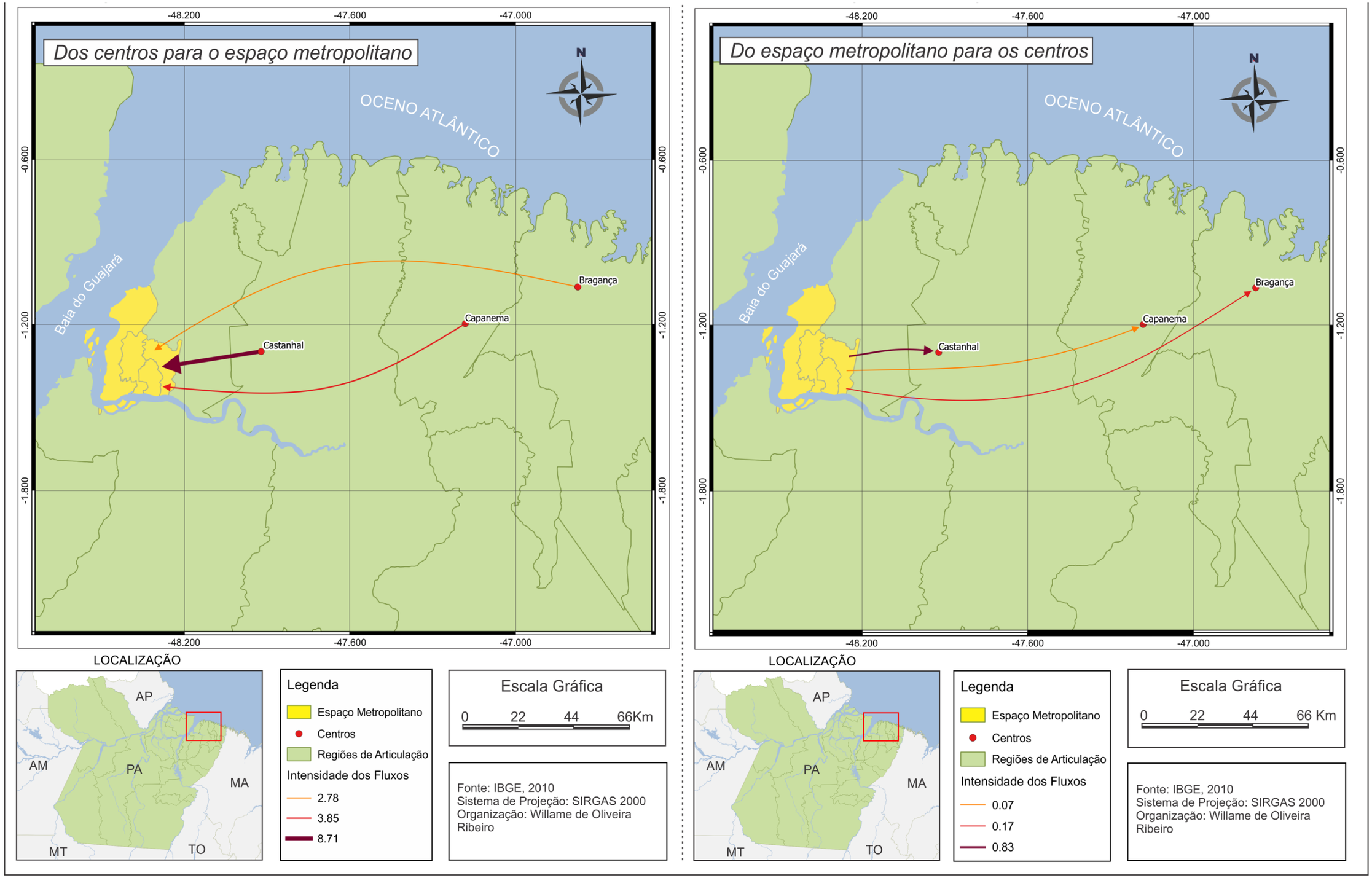
* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

TABELA 5: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança. 2010

ORIGEM	*POPULAÇÃO MUN. DE ORIGEM*	*DESTINO*					
		CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
		N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*	N. DE PESSOAS	IIDTT*
BELÉM	1.393.399	946	0,68	86	0,06	194	0,14
ANANINDEUA	471.980	610	1,29	32	0,07	137	0,29
MARITUBA	108.246	72	0,67	0	0	0	0
BENEVIDES	51.651	54	1,05	21	0,41	10	0,19
ESPAÇO METROPOLITANO	2.025.276	1682	0,83	139	0,07	341	0,17

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

FIGURA 27: Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém. 2010



Já em relação aos descolamentos temporários por trabalho com origem no espaço metropolitano e destino nos centros de destaque do Nordeste Paraense (Tabela 5), nota-se a importância dos demais municípios metropolitanos na origem do movimento, como Ananindeua e Benevides, apresentando o primeiro os maiores IIDTT, 1,29 para Castanhal, 0,07 para Capanema e 0,29 para Bragança, superando, portanto, a intensidade dos fluxos dessa natureza que partem de Belém para os municípios neste momento considerados. Mesmo que em números absolutos, Belém seja superior. Da mesma forma que Ananindeua, Benevides também supera a intensidade do deslocamento que parte de Belém. Esse dado demonstra a natureza de Ananindeua, Benevides e, em menor escala, Marituba, como fortes emissores de população em busca de trabalho e serviços em outros municípios, principalmente em Belém, porém, como os dados mostram, não apenas, mas também em outros centros importantes do Estado do Pará.

Tomando o espaço metropolitano como originador dos fluxos por motivo de trabalho para os centros importantes do Nordeste Paraense (Tabela 5 e Figura 27), tem-se 1682 indivíduos que se deslocam para Castanhal e um IIDTT de 0,83; 139 pessoas para Capanema e um IIDTT de 0.07; e 341 indivíduos para Bragança e 0,17 de IIDTT Com isso, fica bastante evidente o destaque de Castanhal frente a Capanema e Bragança, no que se refere ao papel de destino dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem no espaço metropolitano de Belém, o que se insere no contexto da dispersão metropolitana, que tem se demonstrado muito mais intensa em Castanhal que em Capanema e Bragança. A Figura 27 ratifica esse destaque de Castanhal, tanto na origem quanto no destino dos movimentos por trabalho que envolvem o espaço metropolitano de Belém.

3.2.2 Deslocamentos por estudo

Da mesma forma que nos deslocamentos por trabalho, expostos no item anterior, a análise dos deslocamentos de pessoas por estudo entre os principais centros do Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém foi efetivada com base nos dados do censo de 2010 realizado pelo IBGE, que se refere a pessoas que, no ano de 2010, estudavam em município diferente daquele de residência e, por conta disso, desenvolviam movimentos diários, semanais ou mesmo mensais entre seu local de residência e seu espaço de estudo.

Como no item anterior, aqui também serão destacados primeiramente os municípios com maior intensidade na emissão de pessoas para Belém, agora por motivo de estudo, possibilitando a comparação com os centros mais relevantes do Nordeste Paraense. E em seguida se analisa, especificamente, as interações espaciais por estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém.

A Tabela 6 e a Figura 28 evidenciam uma intensidade bastante destacada de Ananindeua, Benevides e Marituba enquanto origem de deslocamentos temporários por motivo de estudo para Belém. O primeiro com 22.745 pessoas que se deslocam e 48 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo – IIDTE; o segundo com 1.156 pessoas e 22 de IIDTE; e o terceiro com 2.235 e 21 de IIDTE. Desse modo, os fluxos por estudo para Belém, no mesmo sentido que aqueles por trabalho, expressam a característica de espaço metropolitano para o conjunto desses três municípios acrescidos de Belém. Ananindeua, Benevides e Marituba possuem interações com Belém, nessa variável de estudos, muito mais intensas que qualquer outro município, por isso a cor mais escura e espessa na Figura 28.

Um segundo nível de intensidade desses deslocamentos para Belém é formado por Barcarena, Santo Antônio do Tauá, Santa Isabel do Pará, Castanhal e Vigia, com números absolutos de 274 a 1125 pessoas que se deslocam por estudo e IIDTE de 6 a 11. Esse segundo grupo, identificado com a linha de cor vermelha na Figura 28, por esse critério, compõe o entorno metropolitano, isto é, os espaços que não possuem características metropolitanas claras, mas que são atingidos pelo processo de dispersão metropolitana e acabam por constituir uma relação bastante estreita com o espaço metropolitano, especialmente com o seu núcleo, Belém.

Já os municípios que ocupam as últimas colocações na ordem de intensidade da Tabela 6 (Abaetetuba, Capanema, Paragominas, Tucuruí, Bragança, Cametá e Marabá) e que se encontram representados pelas linhas de cor laranja na Figura 28, possuem número de deslocamentos temporários por estudo para Belém variando de 234, para o caso de Marabá, a 486, número de pessoas com origem em Abaetetuba. O índice de intensidade do deslocamento temporário por estudo – IIDTE, por sua vez, varia de 1, Marabá, a 3, Abaetetuba. Esse último grupo, apesar de manter relações importantes com Belém, como atestam os dados, possui um distanciamento bem maior que os municípios que compõem os dois primeiros conjuntos, o que acaba

refletindo num número menor de pessoas que realizam o movimento em busca de estudo em Belém.

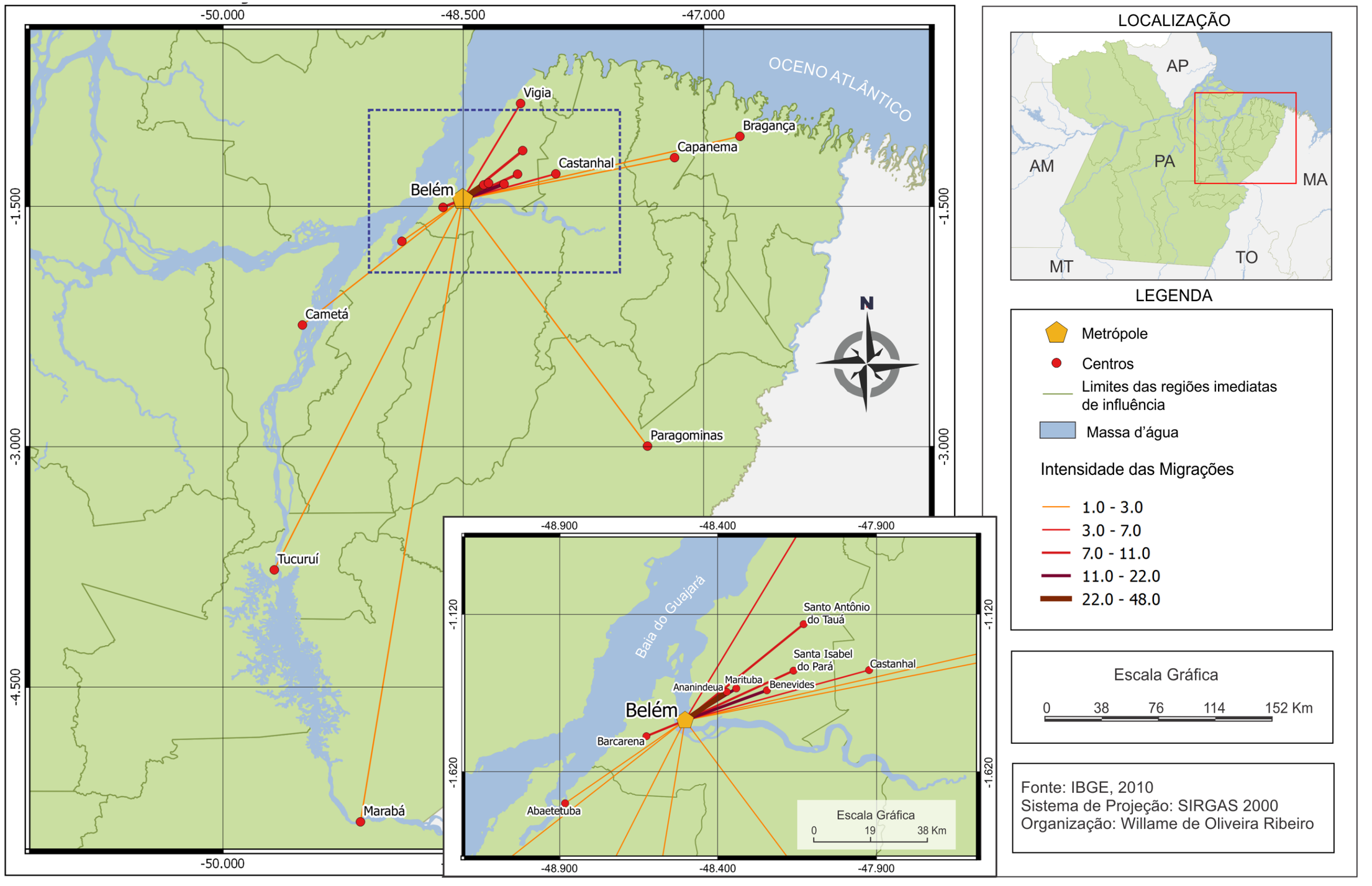
TABELA 6: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com destino ao Município de Belém/PA. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	QUANTIDADE DE PESSOAS	POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ORIGEM	IIDTE**
1	Ananindeua	22745	471.980	48
2	Benevides	1156	51.651	22
3	Marituba	2235	108.246	21
4	Barcarena	1125	99.859	11
5	Santo Antônio do Tauá	248	26.674	9
6	Santa Isabel do Pará	470	59.466	8
7	Castanhal	1130	173.149	7
8	Vigia	274	47.889	6
9	Abaetetuba	486	141.100	3
10	Capanema	210	63.639	3
11	Paragominas	206	97.819	2
12	Tucuruí	201	97.128	2
13	Bragança	206	113.227	2
14	Cametá	215	120.896	2
15	Marabá	234	233.669	1

* Foram considerados apenas os municípios do Estado do Pará com 200 ou mais indivíduos que realizaram deslocamentos temporários por motivo de estudo com destino a Belém.
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

Por isso, aqui se considera esse último conjunto como não pertencendo ao que mais adiante será apresentado como cidade-região de Belém, já que, do ponto de vista de um espaço relacional, entre esses municípios e a metrópole já se nota um abrandamento das interações espaciais. De fato, o número ainda significativo de deslocamentos por motivo de estudo desses municípios com Belém é decorrência da posição de destaque que esses ocupam em outras porções do território paraense. Ou seja, não se deve a sua inserção no quadro metropolitano, mas às funções de intermediação desempenhadas por esses municípios em relação às suas regiões de influência e a metrópole Belém.

FIGURA 28: Belém. Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo recebidos. 2010



Tomando por base o estudo Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008), é possível atestar que todos eles ocupam posições de certo destaque na hierarquia urbana: Abaetetuba (Centro Subregional B), Capanema (Centro Subregional B), Paragominas (Centro Subregional B), Tucuruí (Centro Subregional B), Bragança (Centro Subregional B), Cametá (Centro Subregional B), Marabá (Capital Regional C). Mais precisamente, todos esses municípios são centros sub-regionais B, a exceção de Marabá, dotado de importância bem maior na hierarquia urbana da região, sendo capital regional C.

Já com relação, especificamente, aos deslocamentos temporários de pessoas por estudo entre o espaço metropolitano de Belém e os principais centros urbanos do Nordeste do Pará, Castanhal, Capanema e Bragança (Tabelas 7 e 8 e Figura 29), fica clara a existência de interações espaciais significativas, mas com destaque para Castanhal, da mesma forma como constatado em relação aos fluxos por trabalho.

A Tabela 7 mostra que os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém praticamente se reduzem aos deslocamentos para Belém, possuindo os demais municípios integrantes do espaço metropolitano, Ananindeua, Marituba e Benevides, quase ou nenhuma importância na recepção desses fluxos.

Apesar dessa supremacia de Belém, considerando o espaço metropolitano como um todo, foram constatadas 1191 pessoas que se deslocam por estudo de Castanhal para o espaço metropolitano e um índice de intensidade do deslocamento temporário por estudo – IIDTE de 6,88. Os indivíduos que compunham o movimento por estudo com origem em Capanema totalizam 210, o que resulta num IIDTE de 3,3. Já os originados em Bragança somam 245 e 2,16 de IIDTE. A intensidade dos fluxos pode ser bem observada na Figura 29.

Por sua vez, os deslocamentos por estudo com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança possuem números absolutos bem menores que os do fluxo no sentido oposto. Também se nota uma participação mais expressiva dos outros municípios metropolitanos, além de Belém, na composição do contingente de pessoas que se deslocam, em alguns casos, até superando, em intensidade, Belém como origem do movimento.

TABELA 7: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem em Castanhal, Capanema e Bragança e destino no espaço metropolitano de Belém. 2010

ORIGEM	*DESTINO*									
	BELÉM		ANANINDEUA		MARITUBA		BENEVIDES		ESPAÇO METROPOLITANO	
	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*
CASTANHAL	1130	6,53	61	0,35	0	0	0	0	1191	6,88
CAPANEMA	210	3,30	0	0	0	0	0	0	210	3,30
BRAGANÇA	206	1,82	28	0,25	0	0	11	0,10	245	2,16

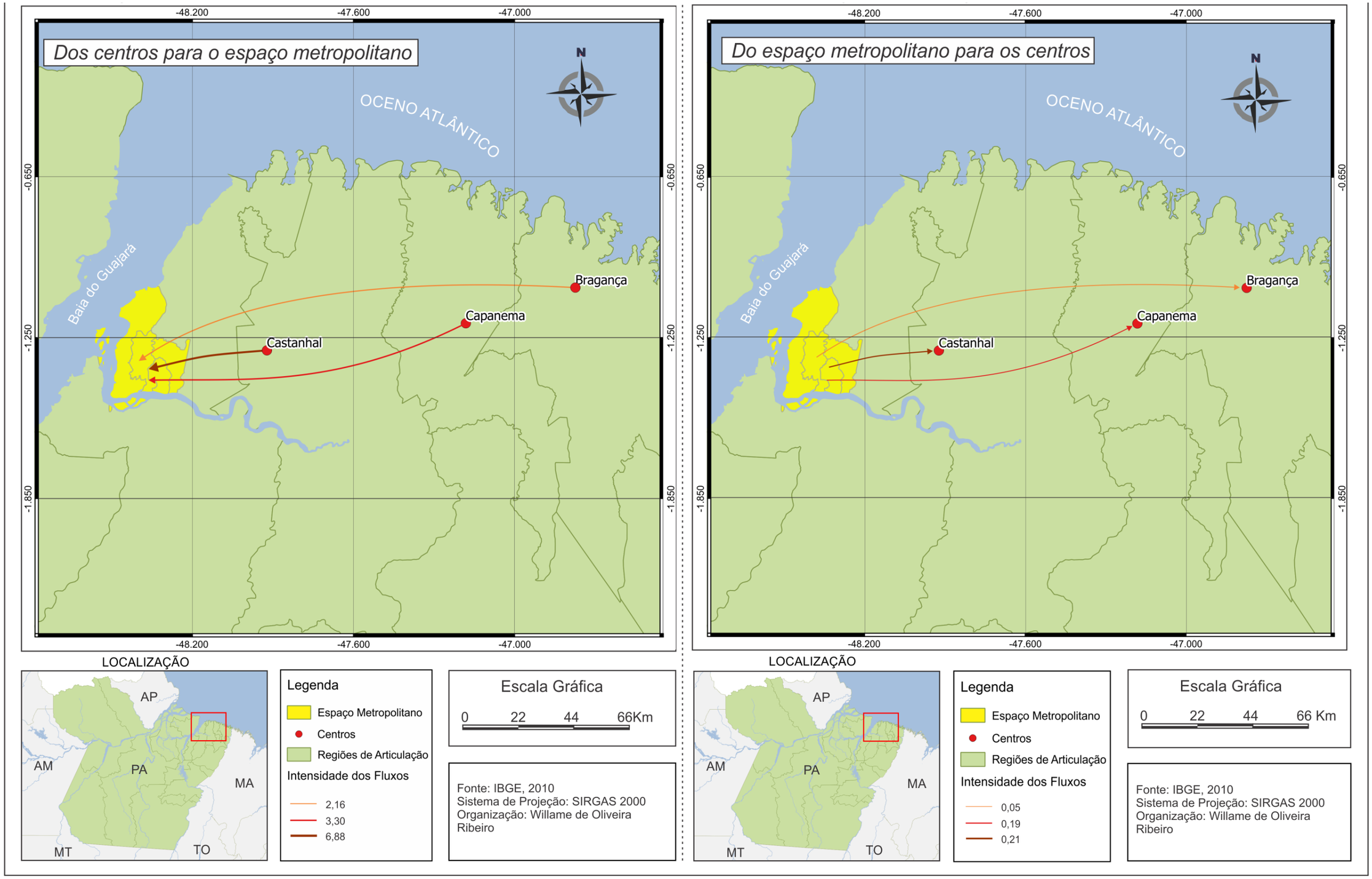
* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

TABELA 8: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo com origem no espaço metropolitano de Belém e destino em Castanhal, Capanema e Bragança. 2010

ORIGEM	*DESTINO*					
	CASTANHAL		CAPANEMA		BRAGANÇA	
	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*	N. DE PESSOAS	IIDTE*
BELÉM	266	0,19	18	0,01	240	0,17
ANANINDEUA	70	0,15	65	0,14	141	0,30
MARITUBA	50	0,46	23	0,21	0	0
BENEVIDES	32	0,62	0	0	0	0
ESPAÇO METROPOLITANO	418	0,21	106	0,05	381	0,19

* Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010)

FIGURA 29: Intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de Belém. 2010



Considerando a totalidade do espaço metropolitano como origem do fluxo, constatou-se que 418 pessoas se deslocam por estudo para Castanhal perfazendo um índice de intensidade do deslocamento temporário por estudo - IIDTE de 0,21. Para Capanema foram registradas 106 pessoas e 0,05 de IIDTE. Já para Bragança foram constatados 381 indivíduos e 0,19 de IIDTE.

Apesar da pequena superioridade de Castanhal na recepção dos deslocamentos por estudos originários do espaço metropolitano, cabe destacar Bragança, que mesmo sendo bem mais distante da metrópole e possuindo um espaço urbano menos denso, se destaca na recepção dos fluxos por estudo. Isso se deve, seguramente, à existência do campus da Universidade Federal do Pará - UFPA e do campus do Instituto Federal do Pará – IFPA na cidade.

Mas o que prevalece, como fica claro na Figura 29, é que Castanhal se destaca nas interações espaciais referentes aos deslocamentos de pessoas por motivo de estudo com o espaço metropolitano, tanto como espaço de origem quanto de destino de migrantes. Reforçando, assim, a percepção da imbricação dessa cidade com a realidade metropolitana, já evidenciada na análise dos deslocamentos por trabalho, o que indica a realidade do processo de dispersão metropolitana que atinge mais diretamente Castanhal, que os outros centros de destaque do Nordeste Paraense, Capanema e Bragança.

3.3 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS DE BRAGANÇA, CAPANEMA E CASTANHAL COM A METRÓPOLE DE BELÉM A PARTIR DAS REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA

Da mesma forma que no item anterior, a pretensão deste tópico é discutir as interações espaciais entre as cidades principais do Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém, com vistas à reflexão sobre a dispersão metropolitana e sua manifestação no Nordeste Paraense, entretanto, não mais a partir do deslocamento de pessoas, mas mediante à análise das redes de comércio varejista, que remetem, especialmente, à circulação de mercadoria, porém não apenas a isso, já que a operação desses grupos também envolvem importantes trocas de informações, como parte do próprio processo de gestão. Como já indicado, a relativa proximidade relacional com a metrópole é mais um importante fator a particularizar a região

Nordeste do Pará, como já visto na análise das interações a partir dos deslocamentos de pessoas e será apresentado no estudo das redes de comércio varejista.

Diferentemente dos deslocamentos de pessoas, as interações espaciais a partir da atuação das redes de comércio varejista, segundo a definição apresentada no capítulo dois, se refere à ação de agentes e não de atores, isto é, a grupos econômicos organizados e interessados em seu fortalecimento, o que pressupõe, neste caso, a acumulação de capital. Foram consideradas na análise redes de comércio varejista sediadas em Belém e atuantes no Nordeste Paraense. E, assim, foram selecionados quatro grupos: Y.Yamada, Líder, Visão e Belém Importados. Todas elas estão entre as maiores e mais importantes do comércio varejista da metrópole de Belém e também do Nordeste Paraense, mas possuem certa heterogeneidade com relação aos segmentos do varejo em que atuam. Não entre Y.Yamada e Líder, que atuam, principalmente, nos segmentos de supermercado e loja de departamentos (Quadro 13). No primeiro segmento, inclusive, aparecem entre os maiores grupos em atuação no Brasil[33].

QUADRO 13: Belém. Principais redes de comércio varejista com atuação no Nordeste Paraense. 2016

Redes de varejo	Setor do varejo	Local de fundação	Sede	Centro de distribuição	Número de lojas	Número de funcionários
Y.Yamada	Supermercado Loja de departamentos	Belém	Belém	Belém	36	8.000
Líder	Supermercado Loja de departamentos	Belém	Belém	Belém	22*	10.151**
Visão	Loja de departamentos	Belém	Belém	Belém	9	1.600
Belém Importados	Utilidades domésticas	Belém	Belém	Belém	14***	300

*Considerando os supermercados Líder e a Loja de departamentos Magazan, que quando instalados num mesmo prédio foram considerados uma única loja. Não estão inclusos outros empreendimentos do grupo, como o Shopping Castanheira e a Farmalíder.
** Dados de 2012.
*** Apenas quatro são próprias, as demais são franquias e o número de funcionários informado contabiliza apenas as lojas próprias.
FONTE: Trabalho de campo, 2016; A visão. Disponível em: http://www.lojasvisao.com.br/avisao.php. Acesso em: 11/10/2016; Sobre a Y.Yamada. Disponível em: http://www.yyamada.com.br/home/sobre. Acesso em: 11/10/2016; Grupo Líder – institucional. Disponível em: http://200.242.233.140/grupolider/sessao/lider-supermercado#. Acesso em: 11/10/2016.

[33] Em 2016, segundo o Ranking Abras/SuperHiper, da Associação Brasileira de Supermercados – ABRAS, publicado em 2015, o Líder ocupa a 16ª posição entre os supermercados do Brasil, com um faturamento bruto de R$1.821.641.200, em 2014, enquanto a Y.Yamada está na 14ª colocação, com um faturamento de R$1.957.902.912, no mesmo ano (ABRAS, 2015).

Já a Visão atua principalmente no segmento de loja de departamentos, não possuindo supermercados, como as duas primeiras redes. Enquanto, a Belém Importados, por sua vez, desenvolve suas atividades no ramo de utilidades domésticas.

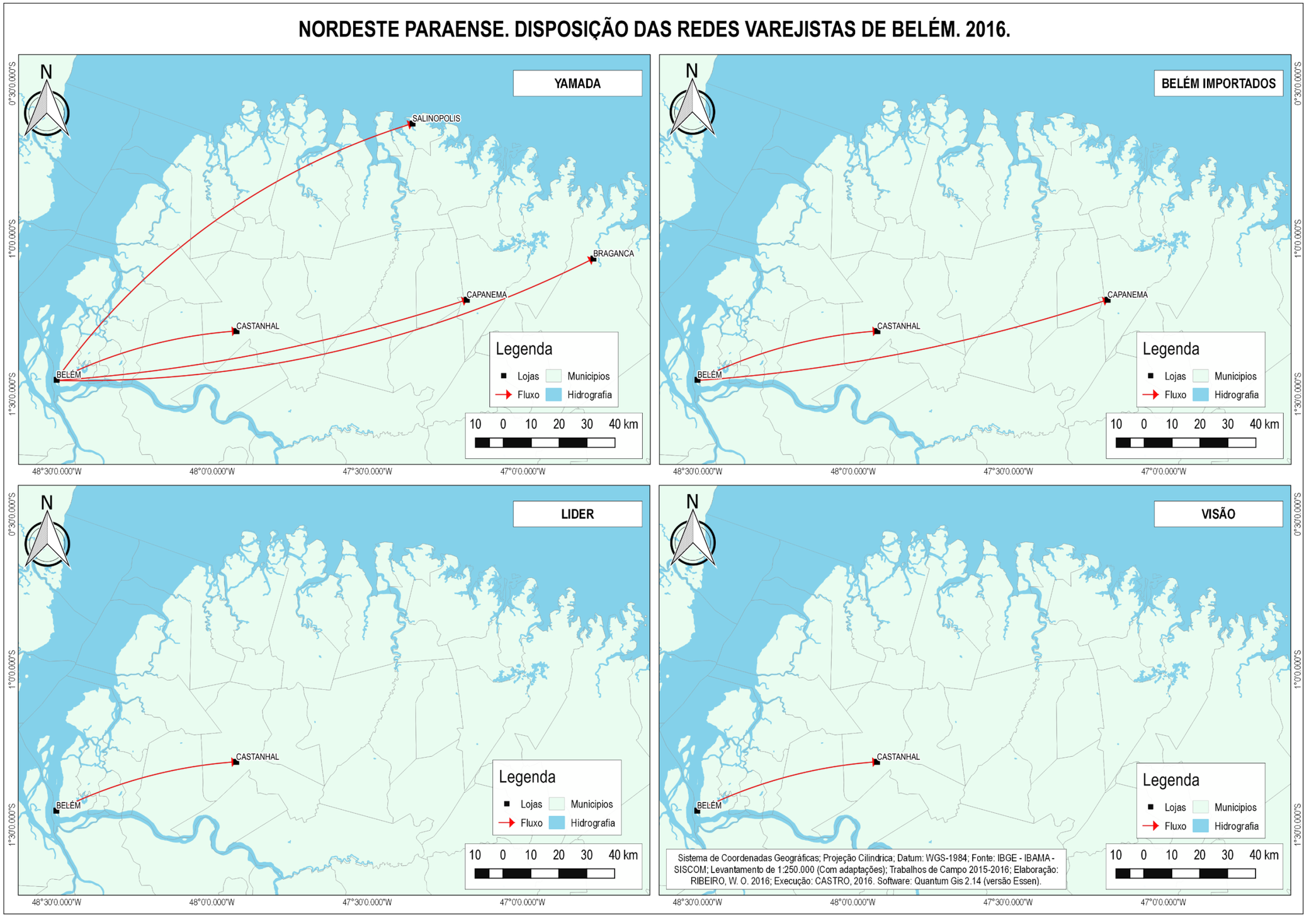
Todas as redes, apesar de terem expandido sua ação para outras regiões do Estado Pará, ou até mesmo para outros estados, como é o caso da Y.Yamada, que possui unidade também em Macapá, no Amapá; atuam principalmente no espaço metropolitano de Belém, onde está a grande maioria de suas lojas. As quatro redes foram fundadas em Belém e até o presente mantêm suas sedes e centros de distribuição na capital paraense (Quadro 13).

Então, os grupos, mesmo possuindo forte identificação com a metrópole, expandem suas ações para áreas além dos limites do espaço metropolitano e, com isso, também compõe o movimento de dispersão metropolitana. A Y.Yamada, a maior das redes em número de lojas e uma das duas maiores geradoras de empregos, juntamente com o grupo Líder, possui 22 lojas em Belém e 3 em Ananindeua, usufruindo, assim, de 25 lojas no espaço metropolitano de Belém. E fora desse espaço conta com lojas em Salinópolis, Bragança, Castanhal, Capanema, Barcarena, Vigia de Nazaré, Santarém, Marabá e Macapá/AP. Sendo, desse modo, a rede mais dispersa, com o maior número de lojas fora do espaço metropolitano de Belém entre as quatro redes consideradas.

O grupo Líder, que conta com 22 lojas, considerando supermercados e lojas de departamentos, tem 16 dessas delas alocadas em Belém e duas em Ananindeua. Além do espaço metropolitano, estão as lojas de Castanhal, Barcarena e Marabá. O grupo Visão possui sete das suas nove lojas em Belém. As outras duas estão em Castanhal e Tucuruí. Já a rede Belém Importados, que totaliza 14 lojas, sendo quatro próprias e outras dez funcionando sob o formato de franquias, como informou o diretor-presidente do grupo (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016). Considerando as 14 lojas, nove delas estão em Belém, uma em Ananindeua e uma em Marituba, totalizando 16 no espaço metropolitano de Belém. Além desses limites estão as lojas de Barcarena, Castanhal e Capanema.

Contemplando os quatro grupos conjuntamente, eles possuem 20 lojas além do espaço metropolitano, das quais 10 estão no Nordeste Paraense (Figura 30), demonstrando a condição da região como prioritária na dispersão metropolitana.

FIGURA 30: Nordeste Paraense. Disposição das redes de comércio varejista de Belém. 2016



A dispersão das redes de comércio varejista de Belém para o Nordeste Paraense se deve, em grande parte, à proximidade física, às facilidades de transporte constituídas pela densa rede rodoviária e às boas condições das telecomunicações na região. Oferecendo, assim, razoáveis condições para a operação a partir de Belém, tanto no que se refere aos fluxos de gestão quanto ao transporte de mercadorias. Os mesmos atributos são raros em muitas regiões do Pará ou mesmo da Amazônia.

Todas essas condições estão muito mais densamente constituídas, em termos de Nordeste Paraense, na cidade de Castanhal, mais próxima de Belém, com melhor infraestrutura e com forte centralidade regional. Desse modo, Castanhal acaba sendo a cidade que melhor manifesta esse movimento de dispersão metropolitana a partir das redes de comércio varejista de Belém, o que resulta também numa maior intensidade das interações espaciais com a metrópole, especialmente, mediante os fluxos de mercadorias. E isso pode ser facilmente observado na Figura 30, que demonstra a presença da Y.Yamada e do Líder, com duas lojas cada rede, e da Visão e da Belém Importados, com uma unidade cada grupo (Figura 31).

Assim, das dez lojas que os quatro grupos possuem no Nordeste Paraense seis estão em Castanhal, isto é, 60% das unidades das redes de comércio varejista de Belém nessa região, apesar da existência de mais duas cidades de expressão regional na área em questão. Inclusive Castanhal possui maior presença dos grupos considerados que a maioria dos municípios que compõem o espaço metropolitano de Belém, ficando em igualdade com Ananindeua e não sendo superado por nenhum. Com isso fica claro que Castanhal possui maior destaque na dispersão metropolitana a partir das redes de comércio varejista de Belém e que desenvolve interações mais intensas com a metrópole que qualquer outra cidade do Nordeste Paraense.

Esse indicador das redes de comércio varejista é um dos que mais revelam esse movimento de dispersão, já que trata de grupos econômicos e de circulação de mercadorias e de fluxos de informações. A mesma realidade não se verifica ao se considerar os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo, nos quais o espaço metropolitano se revela a partir da intensidade dos fluxos Castanhal é superada por várias cidades no que se refere a intensidade das interações com Belém. Mais adiante essa discussão será retomada.

FIGURA 31: Castanhal. Principais redes de comércio varejista de Belém. 2016



1. Belém Importados
2. Y. Yamada Plaza
3. Magazan (Líder)
4. Visão

FOTOS: Ribeiro, 2016.

Além da quantidade de lojas das redes de comércio varejista de Belém em Castanhal, é preciso mencionar o porte de algumas delas, em comparação com as encontradas no restante do Nordeste Paraense. As lojas das quatro redes em Castanhal têm formato semelhante às existentes no espaço metropolitano de Belém e muito pouco comum no Nordeste Paraense. Consistem três delas em lojas de departamentos, outra em supermercado e a última numa conjugação de supermercado e loja de departamentos, a Y.Yamada Plaza, localizada na BR-316, uma das maiores lojas do grupo, dispondo até de praça de alimentação e cinemas (as localizações das lojas podem ser observadas na Figura 47, no quarto capítulo).

Capanema e Bragança já estão numa condição bem diferente de Castanhal em relação à presença das redes de comércio varejista de Belém. Como evidencia a Figura 30, apenas três lojas dessas redes se fazem presentes nas duas cidades. Em Capanema, uma loja da Y.Yamada e outra da Belém Importados, e em Bragança, apenas uma loja da Y.Yamada (Figuras 32).

FIGURA 32: Capanema e Bragança. Principais redes de comércio varejista de Belém. 2016



1. Y. Yamada/Capanema
2. Belém Importados/Capanema
3. Y. Yamada/Bragança

FOTOS: Ribeiro, 2016.

Com isso, por esse indicador das redes de comércio varejista de Belém, o processo de dispersão metropolitana está pouco presente nas duas cidades, que

ainda mantém práticas, como, por exemplo, a de crediário próprio, pouco usadas pelas grandes redes, como evidenciaram as entrevistas com os representantes das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense e será discutido no capítulo quatro, ou seja, possuem um comércio com características bastante diferentes daquelas encontradas na metrópole. Pela reduzida inserção dessas redes, as cidades de Capanema e Bragança também não possuem fortes interações com o espaço metropolitano por meio das redes de comércio varejista.

Capanema possui vantagens sobre Bragança com relação à presença dessas redes, pois além de possuir duas lojas, uma delas, a da Y.Yamada, conjuga supermercado e loja de departamentos, possuindo grande destaque na cidade. Além disso, até recentemente essa rede mantinha uma outra unidade na cidade. Enquanto Bragança possui apenas uma loja, a da Y.Yamada, dentre as quatro redes consideradas.

Desse modo, fica evidente que Castanhal é a cidade que mais manifesta a dispersão metropolitana a partir das redes de comércio varejista de Belém. Numa escala bem menor, esse processo também se dá com certa relevância em Capanema, enquanto em Bragança, desfruta de importância muito reduzida. A instalação dessas redes de comércio varejista nas cidades principais do Nordeste Paraense a partir desse movimento de dispersão intensifica as interações com a metrópole de Belém, que as sedia, tanto com relação ao transporte de mercadorias quanto aos fluxos informacionais inseridos no processo de gestão das unidades de cada rede. E a realidade das interações espaciais vai obedecer a maior ou menor presença das redes nas respectivas cidades, como isso, Castanhal desenvolve, por esse critério, interações mais intensas com Belém, Capanema, em intensidade menor e Bragança, de forma pouco significativa.

Entretanto, o movimento de dispersão não é o único a marcar as interações espaciais entre as cidades principais do Nordeste Paraense e o espaço metropolitano de Belém, como já observado nos deslocamentos de pessoas. E com as redes de comércio varejista não é diferente. Das redes aqui estudadas com sede no Nordeste Paraense (Marilar, Jomóveis, Eletromóveis e Radisco, já apresentadas no capítulo dois), apenas a Radisco não tem algum tipo de inserção no espaço metropolitano ou na área de influência direta da metrópole, como será discutido em mais detalhes no capítulo quatro.

Desse modo, fica claro que as interações possuem uma natureza multidirecional e não apenas unidirecional, como pode supor uma análise mais rápida centrada apenas na dispersão metropolitana. A rede urbana não é dinamizada apenas por forças em consonância com a ordem hierárquica das cidades, muitos agentes partem de cidades com menor centralidade para as de maior, caracterizando uma dinâmica que fornece maior complexidade à rede urbana e impede a sua compreensão apenas pela hierarquia urbana, já que se estabelecem no plano das heterarquias.

Entretanto, como a presença das redes do Nordeste Paraense no espaço metropolitano é bem menor que a inserção das redes de Belém no Nordeste Paraense, é nessa região que se dá a maior concorrência entre os grupos originados nos dois espaços. Contudo, os representantes das redes do Nordeste Paraense entrevistados ressaltam que pelo fato dessa região já ser a muito tempo caracterizada por uma forte concorrência entre as redes locais, a chegada dos grupos de Belém, bem como das redes de outras partes do país, não representa grande transformação no mercado. O que existe, segundo eles, é um aumento na concorrência, mas nada tão significativo a ponto de colocar os grupos locais em dificuldade de operação, o que ficou muito explícito na entrevista com o diretor administrativo-financeiro da Marilar. O diretor-presidente da Eletromóveis chegou, inclusive, a ressaltar os benefícios da inserção dessas redes, como a contribuição à modernização dos costumes dos consumidores, por exemplo, na expansão do uso de cartões de crédito em detrimento do crediário próprio da loja.

É interessante notar que as interações espaciais constituídas mediante a atuação das redes de comércio varejista se diferenciam muito daquelas desenvolvidas pelo deslocamento de pessoas, pois enquanto os deslocamentos de pessoas, como visto nos tópicos anteriores, evidenciaram uma muito maior intensidade de interações de Belém com os municípios mais próximos (Ananindeua, Marituba e Benevides), as redes de comércio varejista consideradas somente atuam de forma significativa em Ananindeua e praticamente com a mesma relevância que operam em Castanhal.

Porém, isso não necessariamente aponta para a condição de Castanhal enquanto componente do espaço metropolitano, pois as interações espaciais a partir da circulação de mercadorias, o que mais caracteriza os fluxos criados pelas redes de comércio varejista, não são boas definidoras da configuração de um espaço intraurbano, diferentemente das interações mediante os deslocamentos de pessoas,

que são definidoras essenciais da configuração de um espaço urbano ampliado e de funcionamento integrado, como o metropolitano, um espaço intraurbano ou simplesmente um espaço urbano. Como explica Villaça (2001, p. 21), “[...] a estruturação do espaço intra-urbano é dominada pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor (mais do que pelo deslocamento das mercadorias em geral ou do capital constante)”.

Assim, as interações espaciais a partir das redes de comércio varejista, basicamente relativas a deslocamentos de mercadorias, são mais aplicáveis a análise das relações entre espaços urbanos distintos, numa escala regional. Por esse motivo, os deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho e de estudo é que serão usados no reconhecimento do espaço metropolitano de Belém, como exposto no próximo tópico. Já o processo de dispersão metropolitana para o Nordeste Paraense e as interações espaciais entre as cidades principais dessa região e o espaço metropolitano de Belém, serão estudados tanto a partir dos deslocamentos de pessoas quanto mediante a atuação das redes de comércio varejista.

3.4 A CIDADE-REGIÃO DE BELÉM E O NORDESTE PARAENSE

Os dados apresentados nos itens anteriores demonstram a complexidade das interações espaciais que envolvem o espaço metropolitano de Belém e a Região Nordeste do Pará. Foi possível constatar a partir do deslocamento de pessoas, considerando o espaço de um ponto de vista relacional, que a metrópole de Belém possui com Ananindeua, Marituba e Benevides uma intensidade das interações espaciais muito maior que a constatada na relação de Belém com outros municípios, o que justifica a caracterização dos referidos municípios como componentes do espaço metropolitano de Belém.

Entretanto, ainda insistindo numa perspectiva relacional, não é possível desconsiderar as importantes interações de Belém com outros municípios, mesmo que não no mesmo nível dos anteriormente citados. Desse modo, torna-se necessário pensar em uma forma urbana que vá além do espaço metropolitano mais restrito, abarcando a relação da metrópole com sua região, que se mostra expressiva a partir dos dados estudados.

Envolvido nessa intenção, esse tópico se atém à análise da forma que melhor expressa o relacionamento de Belém com sua região e, nesse âmbito, a

esclarecer a inserção de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto os principais centros da Região Nordeste do Pará, nessa forma urbana e nos processos que lhe dão realidade. De início, serão consideradas, no plano teórico, as formas mais usadas para se pensar a relação da metrópole com a sua região e, em seguida, a proposição de interpretação da realidade urbano-regional de Belém.

Uma das marcas do mundo contemporâneo tem sido a crescente imbricação entre a concepção de espaço urbano e de região. São cada vez mais frequentes espaços urbanos, principalmente metropolitanos, que atingem uma amplitude regional. Neste contexto, proliferaram conceitos que fazem referência a essa condição, porém valorizando especificidades dos fenômenos observados em cada realidade. Com objetivo de esclarecer e comparar as diversas abordagens, Moura (2009) construiu um quadro síntese reunindo as terminologias usadas para se referir às formas urbano-regionais, as obras e autores que estão na sua origem e as principais características de cada proposição (Quadro 14).

QUADRO 14: Morfologias urbano-regionais, referências e descrição sucinta

MORFOLOGIA	REFERÊNCIA	DESCRIÇÃO
Megalópole	GOTTMAN, J. A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole. In: COHEN, S. B. (Org.). **Geografia humana nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Fórum, 1970.	Contínuo urbano de centenas de quilômetros, superando os 20 milhões de habitantes, originado pelo crescimento de uma cidade até o contato com a região de influência de outra cidade, pela concentração de atividades e população, favorecido pelos novos meios de comunicação e transporte.
Cidade difusa	INDOVINA, F. **La cittá diffusa**. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Território) Ed., 1990.	Rede de pequenos e médios centros resultante de uma forma evolutiva do modo de produção, sem migração, para alternativas de trabalho em outros setores da economia, dando início à urbanização difusa.
Metápole	ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir dês villes**. Paris: Ed. Odile Jacob, 1995.	Tem origem num processo de metropolização "metastásica", em territórios não-contíguos e não metropolitanos; de espaços "metropolizados" cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas *stricto sensu,* desenvolvendo-se de maneira anárquica, não hierarquizada.
Cidade dispersa	DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (Ed.). **La ciudad dispersa**: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporánia de Barcelona, 1998. MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: MONCLÚS,	Processo de criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades ou a grandes vias de comunicação (periurbanização e suburbanização), com uma morfologia difusa, seletiva, como uma "desconcentração concentrada".

	F. J. (Ed.). **La ciudad dispersa.** Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.	
Cidade-região global	SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.41, p.11-25, 2001.	Nós espaciais articulados globalmente por seus arranjos de governança, funcionando como plataformas territoriais a partir das quais empresas disputam mercados globais.
Megarregião	SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE**, Santiago de Chile, v.33, n.100, p.9-34, dic. 2007.	Território diverso onde coexistem múltiplos tipos de economias de aglomeração, atualmente distribuídos entre diversos espaços econômicos e escalas geográficas; uma única megazona econômica.

FONTE: Moura (2009).

Moura (2008; 2009), apesar de apresentar essas várias nomenclaturas para se referir a formas urbanas com expressão regional, propõe um novo termo: ‘arranjos urbano-regionais’. Reconhece essa forma urbana como resultado do processo de metropolização vigente no Brasil e destaca que os arranjos urbano-regionais cumprem importante papel concentrador de atividades econômicas, população, serviços, tecnologia etc., possibilitando a sua configuração como principais centros da rede urbana. Essa forma urbana apresenta complexidade bem maior que as aglomerações urbanas tradicionais (com uma clara estruturação a partir de polo e periferias), alcançando uma escala regional. Assim sintetiza a autora:

> [...] extrapolam a cidade enquanto forma física delimitada pelo espaço construído e contínuo, incorporando as formas nem sempre contínuas de aglomerações urbanas mais extensas – assumindo a dificuldade do exercício de funções públicas de interesse comum a mais de um município; ao mesmo tempo, assimilam a perspectiva da região, ao polarizarem diretamente um território que transcende o aglomerado principal e que aglutina outras aglomerações e centros das proximidades, como também espaços rurais, assumindo uma multidimensionalidade e uma transescalaridade que demarcam seu caráter complexo, em uma configuração híbrida entre as noções do urbano e do regional. Essa forma espacial ampliada dos arranjos urbano-regionais beneficia-se das possibilidades de comunicação, que viabilizam a expansão contínua e descontínua da área urbana, reforçam os fluxos internos e ampliam os externos (MOURA, 2009, p. 26).

Entretanto, a autora constata que, para os casos de Belém, Manaus e Fortaleza, a concepção de arranjos urbano-regionais não se aplicaria, pois estes ainda comporiam “[...] formas simples, expressas na extensão dos polos e conformação de periferias, sem a aglutinação de centros ou aglomerações vizinhas [...]”, mesmo apresentando “[...] uma abrangência regional de polarização [...]” (MOURA, 2009, p. 106). Em seguida, ressalta que os arranjos urbano-regionais “[...] não demarcam

limites precisos, são polarizados pela principal metrópole regional, salvo exceções, e trazem em sua composição conjuntos de centralidades expressivas, categorizadas como capitais regionais e centros sub-regionais".

Apesar deste trabalho não adotar a terminologia arranjo urbano-regional, mas levando em conta as afinidades desse conceito com a realidade percebida em Belém, considera que, para o caso de Belém, as conclusões de Moura são questionáveis diante do que foi evidenciado na análise anterior a respeito das interações entre o espaço metropolitano de Belém e o Nordeste do Pará, especialmente com a cidade de Castanhal, que já se constitui num centro sub-regional, com razoável complexidade e importância no âmbito da formação socioespacial amazônica.

Outro conceito interessante para a interpretação de Belém e sua região e destacado por Moura (2009) é o de cidade dispersa. Monclús (1998) utiliza essa terminologia para examinar a realidade de algumas cidades europeias. Ressalta o aparecimento de um novo tipo de cidade que se coaduna com os novos processos que marcam a contemporaneidade, principalmente, no âmbito social, econômico, tecnológico e cultural. O conceito evidencia o aparecimento de novos espaços de assentamento, mas sem questionar a centralidade do núcleo metropolitano, aproximando-se da ideia de periurbanização e suburbanização.

Monclús (1998) considera que o termo cidade dispersa se refere não a processos de descentralização metropolitana, mas a processos de suburbanização. Essa interpretação se assemelha à realidade reconhecida em Belém do Pará por Trindade Júnior (1998), que caracteriza Belém como uma metrópole dispersa, basicamente a partir da dispersão dos espaços de assentamento de moradia, especialmente de assentamentos precários, como resultado do deslocamento da população pobre das baixadas[34], em processo de valorização, para áreas mais distantes do núcleo metropolitano. Esse processo, que segundo o autor ocorria desde os anos 1960, se consolidou na década de 1980, definindo dois vetores principais da suburbanização metropolitana:

[34] Termo utilizado em trabalhos acadêmicos, como em Trindade Júnior (1998), mas também pela população local em geral para se referir às adjacências de rios e igarapés que cortam a cidade de Belém, normalmente, densamente ocupadas e com topografias rebaixadas facilitando, assim, a ocorrência de inundações. Em alguns casos, como na Avenida Visconde de Souza Franco, essas áreas historicamente ocupadas pela população pobre passaram por um processo de valorização imobiliária, que resultou no deslocamento da população preexistente e na chegada de grupos de renda mais elevada.

> O primeiro vetor, o eixo Belém-Benevides, representou, nos últimos anos, a mais viável opção para a expansão da política habitacional do Estado, tendo em vista a disponibilidade de terras consideradas de custos razoáveis, especialmente no município de Ananindeua. O segundo vetor, o eixo Belém-Icoaraci, por sua vez, parece se caracterizar principalmente pelo maior incremento da promoção imobiliária de iniciativa privada voltada para a habitação popular, sob o estímulo do Sistema Financeiro de Habitação. Além disso, em ambos os vetores, tem-se verificado a proliferação das ocupações "espontâneas", com significativo incremento populacional (TRINDADE JÚNIOR, 1998, p. 137).

Mas essa realidade do processo de metropolização de Belém reconhecida pelo autor vem passando, nas duas últimas décadas, por mudanças significativas, especialmente, com relação à valorização de áreas distantes do núcleo metropolitano e a maior densidade das interações com outros centros urbanos dotados de centralidade regional, como é o caso de Castanhal.

Desse modo, apesar da relevância dos vários conceitos vistos anteriormente, a concepção de cidade-região[35] é a que demonstra maior coerência com a realidade vivenciada em Belém e região. A concepção de cidade-região está presente na obra de vários autores brasileiros nas últimas décadas. Nem sempre pra se referir ao mesmo fenômeno. Klink (2001), por exemplo, não apresenta grande preocupação com o esclarecimento do conceito (seus esforços se voltam mais à reestruturação produtiva do ABC Paulista e às problemáticas associadas à gestão local) e define as cidades-regiões como áreas metropolitanas que superam um milhão de habitantes, "[...] cuja delimitação administrativa e institucional nem sempre coincide com a sua identidade política e econômica, e que estão inseridas nos processos globais de transformação econômica (p. 7)".

É questionável uma abordagem centrada no conceito de cidade-região que se detenha tão diretamente à análise de um recorte, como é o ABC Paulista, de uma forma urbana bem mais ampla, como é o caso do espaço metropolitano de São Paulo. Claramente, a concepção de cidade-região é mais coerente na referência a totalidade do espaço metropolitano da capital paulista.

Magalhães (2008), por sua vez, já evidencia grande proximidade com o entendimento deste trabalho sobre o conceito em questão nesse momento. Para ele

---

[35] É importante ressaltar que a análise aqui desenvolvida sobre a cidade-região de Belém ainda se coloca num nível introdutório. Uma compreensão mais profunda da questão exigia a adoção de outros indicadores, o que acaba por fugir aos objetivos desse trabalho, que se volta à análise do Nordeste Paraense. Apenas se necessitou dessa definição prévia da cidade-região de Belém para viabilizar a análise das conexões entre a realidade estudada e a metrópole.

a cidade-região consiste na forma contemporânea do processo de metropolização, apresentando descontinuidades e continuidades com relação aos processos anteriores. Sendo mais que uma metrópole estendida, ela se concretiza quando "[...] o processo de urbanização dos entornos metropolitanos começa a se intensificar e a ter suas lógicas integradas ao tecido metropolitano, através de um aumento também dos fluxos do núcleo metropolitano para o seu entorno e vice-versa" (p. 11).

Desse modo, as descontinuidades no espaço físico e a configuração de um espaço relacional são marcas fundamentais dessa forma urbana. Magalhães define a cidade-região como "[...] a área metropolitana mais concisa somada de seu entorno imediato, incluindo uma série de centralidades de pequeno e médio porte no alcance dos processos de metropolização" (2008, p. 9).

O que o autor denomina de "área metropolitana concisa" é aqui denominado espaço metropolitano, ou seja, um espaço cujos sistemas de objetos e os sistemas de ações (SANTOS, 2009a) são densos, multifacetados e articulados de forma diferenciada dos outros espaços. Já o entorno imediato não é considerado parte do espaço metropolitano, mas sim articulado com ele. Desse modo, a cidade-região envolve, tanto o espaço metropolitano quanto o entorno diretamente articulado a ele, constituindo assim uma forma urbano-regional de caráter relacional, onde a contiguidade física nem sempre está presente.

Investigando novas realidade urbanas na Europa marcadas pela desconcentração, Dematteis (1998) faz referência a essas realidades mais complexas e descontínuas e à necessidade de análise do ponto de vista relacional. Ressalta que

> [...] é preciso substituir a ideia clássica de posição geográfica absoluta ou relativa, que se refere a um espaço contínuo e homogêneo, pela posição relacional, que faz referência a outro tipo de espaço virtual, descontínuo e heterogêneo. Se trata de um espaço cujas características variam de um lugar a outro segundo a disposição e a superposição das diversas redes de relações econômicas, culturais e políticas que atravessam cada lugar (p. 14).[36]

Delgado (2003), ao também tratar da concepção de cidade-região, considera esta como constituída por três subespaços distintos: a área urbana

[36] No original: "es preciso sustituir la idea clásica de posición geográfica relativa o absoluta, que se refiere a un espacio continuo y homogéneo, por la posición relacional, que hace referencia a otro tipo de espacio virtual, discontinuo y heterogéneo. Se trata de un espacio cuyas características varían de un lugar a otro según la disposición y superposición de las diversas redes de relaciones económicas, culturales y políticas que atraviesan cada lugar".

conurbada, a coroa regional e a periferia regional. O primeiro equivaleria ao espaço metropolitano em si, ou seja, aquele que apresenta claramente as características em termos de densidade, diversidade e complexidade econômica, política, cultural etc. que marcam a metrópole. O segundo, a coroa regional, seria o espaço periurbano próximo, não conurbado, onde ocorrem os processos de difusão econômica, social e urbana. E o terceiro, a periferia regional, que apesar de integrar a cidade-região, não manifesta em seu espaço os processos de difusão. A coroa regional reúne os principais centros urbanos do entorno metropolitano, que desenvolvem papel fundamental da organização do território. Para Delgado (2003, p. 44):

> Em suma, a coroa regional constitui o primeiro contorno não conurbado de uma cidade-região (assim sua urbanização é fragmentária) é o âmbito *ad hoc* para a descentralização intrarregional (assim é muito dinâmica) e é lugar "dobradiça" [...] onde se concentra uma mudança de escala entre o regional e o metropolitano (assim é necessário analisar ambas as escalas). Por todos esses motivos, na coroa regional reside o principal potencial de reestruturação da cidade-região a que pertence.[37]

Considera-se aqui bastante pertinentes as contribuições de Delgado, especialmente no que se refere ao reconhecimento das diferenciações internas à cidade-região e a unidade garantida a partir dos fluxos, constituindo, assim, um espaço eminentemente relacional. Lencioni (2006) corrobora com essa compreensão ao considerar a cidade-região como produto do processo de metropolização do espaço que, em algumas metrópoles,

> [...] tanto renova suas áreas urbanas como estende sua área territorial por meio da incorporação de cidades, formando um novo aglomerado metropolitano que se constitui num verdadeiro epicentro de fluxos de capitais, onde a densidade das redes territoriais encontra maior densidade e complexidade. Ao mesmo tempo, há alterações nas centralidades urbanas e redefinições das funções do núcleo metropolitano [...].
> Por outro lado, há uma grande transformação nas cidades pequenas e médias do entorno metropolitano que passam a apresentar hábitos culturais e representações de valores urbanos que até então eram exclusivos ao viver nas metrópoles (p. 72).

Para a autora, a grande dificuldade está em se delimitar essa cidade-região, pois, uma vez sendo, antes de mais nada, um espaço de fluxos, o limite

[37] No original: "En suma, la *corona regional* constituye el primer contorno no conurbado de una ciudad-región (por lo que su urbanización es fragmentaria), es el ámbito *ad hoc* para la descentralización intrarregional (por lo que es muy dinámica) y es lugar "gozne" o "bisagra" en donde se concentra un cambio de escala entre lo regional y lo metropolitano (por eso es necesario analizar ambas as escalas a la vez). Por todos estos motivos, en la *corona regional* reside el principal potencial de reestructuración de la ciudad-región a la que pertenece.

territorial também é fortemente fluido. Contudo, o deslocamento de pessoas e mercadorias, entre outras possibilidades, oferece as pistas para o reconhecimento dos contornos e limites da cidade-região, que tem nas descontinuidades e nas múltiplas centralidades algumas de suas principais marcas.

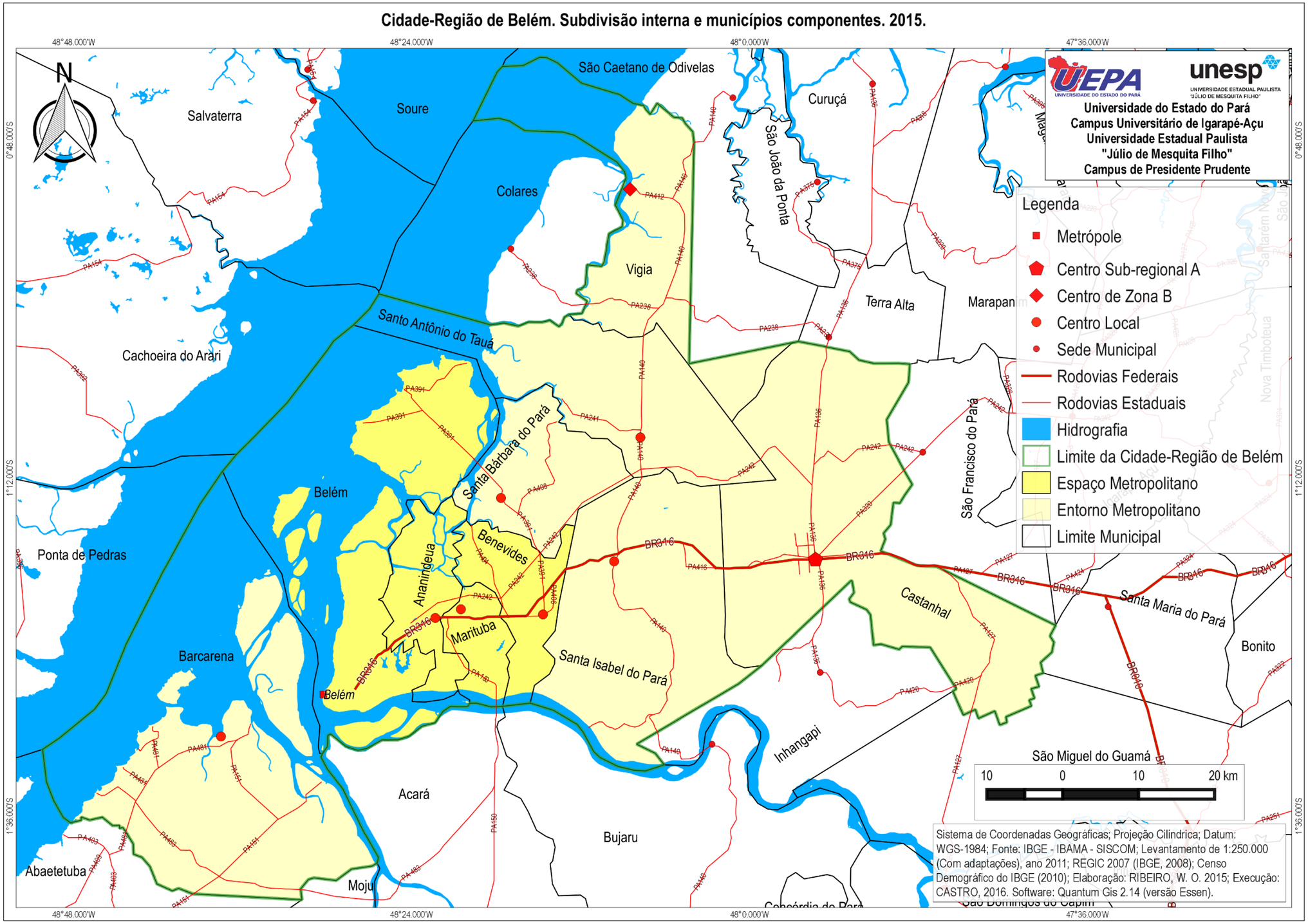
A concepção de cidade-região envolve realidades urbanas bastante diversas, desde aquelas que possuem papel eminentemente regional (como é o caso de Belém) àquelas que possuem conexões profundas e que desempenham papéis fundamentais no âmbito da economia global, as cidades-regiões globais de Scott; Agnew; Soja; Storper (2001), que funcionariam como nós espaciais e atores políticos no mundo globalizado. Mas nem todas as cidades-regiões estão tão profundamente inseridas na cena global. Segundo os autores anteriormente citados:

> Existem hoje mais de 300 cidades-regiões no mundo com populações de mais de um milhão de habitantes. Pelo menos vinte cidades-regiões abrigam mais de dez milhões de pessoas. Estas variam desde aglomerações metropolitanas comuns dominadas por um núcleo muito desenvolvido, como a região de Londres ou Cidade do México, até unidades geográficas mais policêntricas como no caso das redes urbanas da Randstad ou Emilia-Romagna (SCOTT; AGNEW; SOJA; STORPER, 2001, p. 11).

Com base no referencial discutido até agora, já é possível fazer algumas reflexões a respeito da forma urbana constituída pela metrópole de Belém e sua região e sobre a participação dos centros mais relevantes do Nordeste Paraense nesse contexto. Levando em consideração que Belém estruturou um espaço metropolitano mais conciso, envolvendo outros municípios, e também um outro espaço mais amplo, no entorno, com interações fortes com o núcleo metropolitano e que inclui não apenas centros locais mas também outros centros de expressão regional, opta-se, aqui, pela utilização do conceito de cidade-região enquanto ferramenta teórica mais coerente para se interpretar essa realidade.

A Figura 33 mostra a cidade-região de Belém, como resultado dos dados de interações espaciais apresentados anteriormente. Existem dois espaços distintos no interior dessa forma urbana, o espaço metropolitano e o entorno metropolitano, de acordo com as diferenças observadas em termos de densidades dos sistemas de objetos e dos sistemas de ações (SANTOS, 2009a), constituindo, assim, para o espaço metropolitano, um espaço mais denso e moderno, com uma maior força do meio técnico-científico-informacional; e para o entorno metropolitano, um espaço menos denso e com menor expressão desse novo meio geográfico e de seus conteúdos associados ao processo de globalização.

FIGURA 33: Cidade-Região de Belém. Subdivisão interna e municípios componentes. 2015



Além disso, o espaço metropolitano tem características de espaço intraurbano, tendo maior importância dos deslocamentos de pessoas em sua estruturação, enquanto o entorno metropolitano já conta com a importância também de interações de outra natureza, como as que se dão pelo transporte de mercadorias pelas redes de comércio varejista.

Partindo da compreensão de Haesbaert (2010) a respeito da necessidade de integrar os princípios da homogeneidade ou da coesão, que enfatiza a diferenciação espacial, e o princípio da integração regional ou da articulação, que privilegia as interações e as ações dos agentes e atores na geração de fluxos, enquanto fundamentais a uma nova proposição para o conceito de região, é possível atestar a configuração do espaço metropolitano envolvendo Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides.

Belém e Ananindeua se destacam tanto na densidade de seus espaços quanto na integração entre si, como já apontado por Ribeiro (2009) e discutido em passagem anterior deste mesmo trabalho. Do ponto de vista populacional, por exemplo, a somatória das populações dos dois municípios, segundo o IBGE (2014), totaliza 1.865.379 dos 2.025.276 habitantes de todo o espaço metropolitano em 2010. Essa situação vai encontrar correspondência na densidade de serviços e infraestrutura, enfim, nos sistemas de objetos e nos sistemas de ações.

Mas apesar desse destaque de Belém e Ananindeua, os quatro municípios compõem um todo bastante e cada vez mais integrado, inclusive, com um processo de conurbação entre os centros muito avançado, onde se verificam, com muito mais clareza, as marcas do processo de metropolização, nesse caso, de um processo de dispersão metropolitana a partir do núcleo metropolitano, o que fica evidente na presença das redes de comércio varejista de Belém, nas franquias modernas, no número de agências bancárias etc.

Esse processo de dispersão metropolitana formou uma estrutura urbana integrada entre esses centros, ou seja, as relações entre esses municípios possuem uma natureza que poderia ser denominada como intraurbana[38], na qual o centro de Belém funciona como centro principal e os centros dos vários municípios

[38] Segundo Villaça (2001) o espaço intraurbano tem sua estruturação marcada, principalmente, pelo deslocamento de pessoas (mais do que pela circulação de mercadorias) e teria o mesmo significado que espaço urbano. Para efeitos desse trabalho o espaço urbano, ou espaço intraurbano, se refere ao espaço que compõe a cidade, enquanto um tecido urbano integrado com seus sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2009a) característicos.

desempenham papéis de subcentros do espaço metropolitano, o que inclusive resulta na tendência à formação de mais de uma centralidade no mesmo município, como no caso de Ananindeua, onde o complexo de conjuntos habitacionais Cidade Nova acabou conformando um subcentro, que, em vários setores, concentra mais serviços e comércio, que o centro principal de Ananindeua.

Desse modo, o reconhecimento dos dois subespaços componentes da cidade-região de Belém, o espaço metropolitano e o entorno metropolitano, tem validade do ponto de vista da diferenciação de áreas, da coesão espacial ou do princípio da homogeneidade, sempre relativa, do espaço. Entretanto, esse ainda não é o principal fator diferenciador para a presente abordagem, que privilegia o caráter relacional do espaço e, portanto, as interações espaciais como expressão dessa natureza do espaço. E por esse critério, as diferenças entre esses dois subespaços reconhecidos no interior da cidade-região de Belém ficam ainda mais evidentes, como mostraram os dados de deslocamentos de pessoas, que deixam claro a imbricação muito forte de Ananindeua, Marituba e Benevides com a metrópole de Belém.

Já o entorno metropolitano (Figura 33), que inclui Barcarena, Santo Antônio do Tauá, Vigia, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará e Castanhal reúne centros com uma natureza bastante diversa daqueles que compõem o espaço metropolitano. A maior parte desses centros estão na categoria de centros locais, de acordo com IBGE (2008), à exceção de Vigia, caracterizado como centro de zona B, por polarizar um centro local, São Caetano de Odivelas; e de Castanhal, classificado na hierarquia urbana como centro sub-regional A. Castanhal, inclusive, é fundamental ao reconhecimento da cidade-região de Belém, já que o conceito exige a existência de outros centros com expressão regional.

Esses centros são considerados como integrantes da cidade-região de Belém, enquanto entorno metropolitano, por possuírem com a metrópole uma articulação forte, expressa nas interações espaciais, a partir do deslocamento de pessoas e mercadorias, trabalhadas anteriormente. Do ponto de vista de uma homogeneidade relativa, esses centros se diferenciam bastante do espaço metropolitano, possuindo uma menor densidade do espaço urbano e uma presença menor do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2009a). A exceção fica por conta de Castanhal, que possui espaço urbano mais denso e moderno, mas como expressão de outros papéis regionais desempenhados pela cidade, como será abordado mais adiante.

As cidades do entorno metropolitano não compõem com Belém um espaço intraurbano, nos termos definidos anteriormente. Em geral, são cidades monocêntricas, isto é, que possuem um único centro relevante de comércio e serviços e que não resultam da dispersão metropolitana de Belém, enquanto um processo de dispersão de população, de serviços, de comércio etc. a partir do núcleo metropolitano, diferentemente daqueles municípios que compõem o espaço metropolitano. A modernização e crescimento dessas cidades se refere a processos mais diversificados, nos quais tanto existe a chegada de agentes da metrópole como também se evidencia um papel relevante de agentes locais na economia, ou seja, a modernização, crescimento e complexificação dos seus espaços urbanos, resultada das ações de agentes e atores de diversas origens.

Como o objetivo deste tópico é principalmente analisar a participação dos centros do Nordeste Paraense na cidade-região de Belém, será destacada aqui Castanhal, a única das três cidades com expressão regional do Nordeste do Pará a ser reconhecida como integrante dessa forma urbana.

A cidade de Castanhal, que oficialmente compõe a Região Metropolitana de Belém e que, neste trabalho, é considerada como integrante da cidade-região de Belém, mais precisamente do entorno metropolitano, teve um processo de estruturação diferente das demais cidades da RMB, pois não resulta da dispersão da população pobre de Belém e da consequente instalação de assentamentos precários e de conjuntos habitacionais para abrigar essa população.

Os assentamentos precários e os conjuntos habitacionais estão presentes no espaço urbano de Castanhal, mas não são resultado de uma dinâmica que parte do núcleo metropolitano. Estão muito mais relacionados à centralidade exercida por Castanhal em relação a uma vasta área do Nordeste Paraense e, portanto, se refere à dimensão de cidade média, que também marca este centro urbano, como será discutido em capítulo posterior.

O crescimento populacional de Castanhal e a produção do seu espaço urbano, diferentemente do que acontece nos centros do espaço metropolitano, não estão majoritariamente atrelados à dinâmica metropolitana, mas sim à centralidade regional exercida por Castanhal, o que não anula a participação da metrópole, especialmente a partir do fenômeno da dispersão metropolitana de Belém. Um dado que ajuda a compreender essas lógicas diferentes e suas respectivas importâncias, é a imigração, ou seja, o deslocamento de pessoas para residir em Castanhal, neste

caso, com origem no conjunto do Espaço Metropolitano de Belém (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides) e na Região Nordeste do Pará.

Considerando o aspecto populacional da dispersão metropolitana (enquanto processo de irradiação a partir do núcleo metropolitano) de Belém e utilizando os imigrantes de data fixa, no quinquênio 2005-2010 (IBGE, 2010) como referência, se nota que existe um movimento para residir em Castanhal com origem no espaço metropolitano e que esse movimento possui um quantitativo considerável, como mostra o Quadro 15, entretanto, o quantitativo de imigrantes em Castanhal com origem no Nordeste do Pará, segundo o recorte aqui adotado, é 68% maior, mesmo o conjunto metropolitano possuindo um total de população em 2010 da ordem de 2.025.276 habitantes, sendo 105% superior ao contingente populacional do Nordeste Paraense, 988.804 habitantes.

QUADRO 15: Imigrantes de Data Fixa com destino ao Município de Castanhal e com origem no Espaço Metropolitano de Belém e na Região Nordeste do Pará (2005-2010)

ORIGEM DOS IMIGRANTES DE CASTANHAL	QUANTIDADE DE IMIGRANTES
Espaço Metropolitano de Belém	**3.338**
Região Nordeste do Pará	**5.613**

FONTE: IBGE (2010)

Já em relação aos imigrantes de data fixa, no quinquênio 1995-2000 (IBGE, 2000a) com destino a Castanhal, foram reconhecidos 3.191 imigrantes originários do espaço metropolitano e 5.616 advindos do Nordeste Paraense. Com isso, se percebe que não há tendência de fortalecimento da imigração com origem no espaço metropolitano, ou seja, atrelada à dispersão metropolitana.

Sendo assim, a dispersão metropolitana para Castanhal, apesar de ser uma realidade, precisa ser analisada com muita atenção, já que não consiste num processo completo e absoluto, muito menos o único a fornecer dinamismo à cidade de Castanhal e explicar seu crescimento e fortalecimento. A dispersão se efetiva mediante vetores, estando ausente ou possuindo pouca importância em relação a certos setores econômicos ou dinâmicas sociais.

A indústria é uma dessas atividades cuja materialização em Castanhal não está relacionada à dispersão metropolitana de Belém. Alves (2012), ao estudar 10 das principais indústrias de Castanhal, obteve, a partir de entrevistas com seus representantes, informações de que nenhuma dessas indústrias tem sua origem em Belém, que a quase totalidade dos funcionários são do próprio município de Castanhal e que o mercado consumidor tem uma configuração regional ou até mesmo nacional. Ficando as relações com Belém restritas a trâmites burocráticos e, para o caso de uma única indústria, à utilização do porto de Belém como meio para a chegada de matéria prima.

Diante desse quadro, as indústrias de Castanhal têm sua lógica locacional definida pela centralidade de Castanhal no contexto regional e não pela dispersão metropolitana de Belém, a despeito de Alves (2012) ter concluído o inverso. O mesmo se pode dizer com relação à compreensão da autora sobre a razoável expressão dos assentamentos precários e dos conjuntos habitacionais em Castanhal como um resultado da dispersão metropolitana de Belém, quando se sabe que Castanhal recebe muito mais população do Nordeste Paraense, como já mostrado.

Já com relação a outros vetores, como a produção imobiliária e o comércio varejista, a dispersão aparece com mais clareza. No caso da produção imobiliária por parte de agentes privados, das seis empresas estudadas por Alves (2012) apenas uma é originária e mantém sua sede em Castanhal, as outras cinco estão sediadas em Belém. Isso evidencia um forte vetor de dispersão, neste caso, não da demanda por imóveis, mas da sua produção.

O mesmo pode ser dito sobre as redes de comércio varejista de Belém, que atuam sob a forma de lojas de departamentos e/ou supermercados. As grandes redes de Belém, como Grupo Líder, Grupo Y. Yamada e Lojas Visão, atuam em Castanhal e possuem grande importância no comércio local e regional, inclusive, competindo com redes originárias do Nordeste Paraense pelo domínio do mercado consumidor do município de Castanhal e do Nordeste Paraense, como visto anteriormente. A presença das grandes redes de comércio varejista de Belém promove a modernização da paisagem e evidencia aspectos da metropolização do espaço e, portanto, se estrutura enquanto um relevante vetor de dispersão metropolitana.

Entretanto, essas ressalvas com relação à dispersão metropolitana não contradizem a inserção de Castanhal na cidade-região de Belém, apenas demonstram que a modernização do espaço que incide nesta cidade não tem Belém como único

motor, mas, em muito, advém dos papéis regionais da cidade, que, em certa medida, pode ser considerada como possuidora de uma dimensão de cidade média, como será abordado no capítulo 4.

Inclusive, os dados de deslocamento temporário por motivo de trabalho e de estudo, trabalhados em mais detalhes anteriormente para o ano de 2010, demonstram um fortalecimento das interações espaciais com Belém, como exposto no Quadro 16, que trata dos deslocamentos por motivo de trabalho e de estudo, conjuntamente, para o ano de 2000 (IBGE, 2000a) e de deslocamento por motivo de trabalho e de estudo, separadamente, para o ano de 2010 (IBGE, 2010).

QUADRO 16: Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo entre os municípios de Belém e Castanhal. 2000 e 2010

	DE BELÉM PARA CASTANHAL	DE CASTANHAL PARA BELÉM
2000 (TRABALHO E ESTUDO)	309	900
2010 (TRABALHO)	946	1319
2010 (ESTUDO)	266	1130

FONTE: IBGE (2000a), IBGE (2010)

O primeiro elemento a se destacar é que o número de pessoas que fazem o deslocamento por trabalho e estudo entre Castanhal e Belém teve grande crescimento de 2000 para 2010. Se considerados conjuntamente os dados de trabalho e de estudo do ano de 2010, se percebe que os deslocamentos de Castanhal para Belém aumentaram mais que o dobro, já os deslocamentos no sentido contrário, de Belém para Castanhal, tiveram uma elevação ainda mais expressiva, com uma quantidade quatro vezes maior, com largo destaque aos movimentos motivados pelo trabalho.

Mas em termos absolutos, os deslocamentos para Belém são muito mais expressivos, apesar de nos movimentos por trabalho em 2010 os números se aproximarem. De qualquer forma, no que importa para a presente análise, fica evidente a rápida ampliação deste tipo de interações espaciais entre Castanhal e Belém. Entretanto, como já visto, com uma intensidade bastante inferior ao verificado

entre os municípios que compõem o espaço metropolitano, daí a condição de Castanhal enquanto entorno metropolitano.

Já em relação a Capanema e Bragança, os outros dois centros de expressão regional do Nordeste Paraense, não são aqui considerados como componentes da cidade-região de Belém, nem mesmo como entorno metropolitano, já que como demonstraram os dados de interações espaciais trabalhados nos tópicos anteriores, a articulação com a metrópole Belém e com o espaço metropolitano como um todo possui intensidade insuficiente a sua caracterização como componente dessa forma urbana.

De fato, Capanema e Bragança acabam sendo cidades que mantém uma relação significativa com Belém por atuarem enquanto centros de expressão regional e por, assim, desempenharem papeis de intermediação entre as pequenas cidades que polarizam e a metrópole. Desse modo, esse plano analítico (ponto de vista) que busca entender os papéis das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança privilegiando as interações com a metrópole explica muito pouco das duas últimas cidades, que, assim, tem sua dinâmica mais apreendida nos dois outros pontos de vista desenvolvidos neste trabalho: o que evidencia as interações espaciais entre os centros de expressão regional do Nordeste Paraense e aquele que se volta à rede polarizada por cada centro.

Com isso, a aplicabilidade dessa análise se restringe, em certa medida, a cidade de Castanhal, cujas relações mais profundas com a metrópole a credenciam enquanto componente da cidade-região de Belém, entretanto, sem encerrar a análise dos papeis dessa cidade, que também necessita dos demais planos analíticos (ou pontos de vista) para serem melhor esclarecidos, já que a interação com a metrópole é apenas uma dimensão da condição de Castanhal, cuja densidade e importância estão também muito associadas a outras funções, como aquelas relativas à natureza de cidade média, que será objeto da última seção desse trabalho.

Por mais que em intensidades muito díspares, a proximidade relacional com a metrópole é um dos principais elementos a particularizar as cidades e a rede urbana do Nordeste Paraense, pois interfere diretamente nas cidades, inclusive na situação espacial de cada uma, assim, por exemplo, a proximidade com a metrópole é elemento indispensável à caracterização da inserção de Castanhal na rede urbana, como será discutido no próximo capítulo. Desse modo, as interações espaciais com a metrópole não só não indicam menor importância das cidades principais do Nordeste

Paraense na rede, como também funcionam como particularidades dessas cidades, sendo essenciais ao reconhecimento de suas diferenças.

No caso das cidades aqui estudadas, mas principalmente com relação à Castanhal, a dispersão metropolitana acaba sendo um elemento a mais no fortalecimento de suas centralidades, sendo relevante dimensão de suas situações espaciais e vetor de modernização de suas atividades de comércio e serviços. As palavras da secretária municipal de administração de Castanhal reforçam essa argumentação:

> Castanhal, hoje, pode-se dizer que é uma das cidades mais notadas no mapa do Estado do Pará devido o seu crescimento, apesar de ser desordenado devido a quantidade de gente que atualmente ocupa Castanhal. Mas é uma das cidades mais importantes por também ser próximo de Belém, facilidade pra ir pra lá, apenas 70 quilômetros. Pode-se dizer que é uma cidade que tá bem próxima da capital. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, setembro de 2016).

A secretária de administração, que chega inclusive a se referir à Castanhal como uma cidade grande, com vistas à valorização dessa cidade no contexto regional, considera a proximidade com Belém elemento central na importância adquirida pela cidade. E em outro trecho de sua fala destaca “um leque muito grande de cidades circunvizinhas” como também de extrema relevância pra Castanhal, fazendo referência àquelas cidades componentes de sua área de influência. Não vendo, assim, contradição entre a proximidade com Belém e o exercício da centralidade regional, questão que será retomada mais adiante.

O próximo e último capítulo se detém ao terceiro ponto de vista desse estudo, centrando-se nas cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e analisando a rede urbana do Nordeste Paraense por meio da centralidade de suas cidades principais, da configuração de suas áreas de influência, das situações espaciais diferenciadas e dos atributos de seus espaços urbanos. Utilizando-se da noção de cidade média, o capítulo aprofunda as reflexões a respeito da diferença das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e da rede urbana do Nordeste Paraense, mediante à discussão das particularidades constituídas pelas cidades.



4

TERCEIRO PONTO DE VISTA: OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ

Este quarto capítulo desenvolve o terceiro ponto de vista que compõe a tese, empreendendo uma análise centrada nas cidades de Bragança, Capanema e Castanhal, privilegiando o reconhecimento das particularidades de cada cidade com relação ao seu processo histórico de formação, à estruturação de seu espaço urbano, à situação espacial, à centralidade produzida e às interações espaciais. Tudo isso como uma forma de reconhecer, nesse momento, a diferença das cidades e contribuir ao exame da diferença da rede urbana do Nordeste do Pará, já que essas cidades são as mais importantes estruturadoras da rede urbana da região ao mesmo tempo em que são marcadas pelas particularidades regionais.

4.1 USANDO A NOÇÃO DE CIDADE MÉDIA PARA PENSAR OS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ

Esse tópico dedicado à discussão sobre cidade média não indica que esta pesquisa atesta as três cidades estudadas enquanto tais e sim que percebe nessa noção uma forma de refletir sobre a natureza de Castanhal, Capanema e Bragança, que são cidades que apresentam dificuldades para se enquadrar em qualquer tipologia preexistente, mas que contém alguns dos aspectos normalmente identificadores das cidades médias permitindo, assim, a sua análise por essa perspectiva, ou seja, a maior ou menor proximidade com essa noção pode ser um bom indício da natureza dessas cidades e de seus significados para a região.

A utilização do termo ‘noção’ e não ‘conceito’ para se referir às cidades médias se deve à concordância com a posição de Sposito (2008) de que ainda não se alcançou esse tratamento mais consistente do termo que permitiria o seu acolhimento enquanto conceito. Por sua vez, Sposito (2009) indo ao encontro desse entendimento, defende ao tratar de cidades pequenas e médias que o esforço deve ser feito no sentido da superação dos adjetivos ‘pequena’ e ‘média’, pois esses demonstram ser insuficientes para expressar a pluralidade de realidades a que se referem. Assim, indaga a autora: “Será que essas duas expressões são boas para designar um tipo, um padrão, um conjunto de cidades que desempenham vários e diferentes papéis numa divisão de trabalho que se estabelece?” (SPOSITO, 2009, p. 14).

Sem entrar no mérito das pequenas cidades, nesta pesquisa se consideram as imprecisões do termo cidade média não como limitadoras, mas como convenientes

à análise das cidades principais do Nordeste Paraense, pois permitem maior liberdade à reflexão sobre a sua natureza e sobre as terminologias que melhor expressam sua inserção na rede urbana e na região. Por isso se prossegue com a discussão dos elementos que caracterizam a noção em questão.

As cidades médias tem sido objeto de pesquisas na área de Geografia no Brasil desde os anos 1960 e 1970, como relata Amorim Filho (2007), entretanto, é a partir da década e 1990 e do início do século XXI que esses estudos começam a se avolumar, sendo possível falar de um interesse mais agudo dos geógrafos brasileiros pelas problemáticas desse tipo de cidade.

Entre as razões para o aumento do interesse pelo estudo das cidades médias está a maior importância que elas alcançaram nas últimas décadas no Brasil, principalmente do ponto de vista econômico. Nessa perspectiva, Sposito (2004), tratando da realidade paulista, fala de uma desconcentração das atividades industriais da metrópole de São Paulo para o interior paulista ou mesmo para outros Estados da federação (apesar de ser acompanhado de um processo de centralização dos papéis de comando da gestão e financeiros) resultando na ampliação da importância dessas cidades no interior da rede urbana.

Realidade assemelhada é retratada por Trindade Júnior (2006) ao abordar o caso de Belém e de sua área de influência e ao constatar que a metrópole de Belém, em termos populacionais, cresce menos que sua região de influência. E boa parte desse maior dinamismo da área de influência se refere ao fortalecimento das cidades médias do Estado do Pará.

Esses casos não representam situações isoladas no contexto brasileiro, ao contrário, constituem uma tendência que tem marcado o Brasil desde a virada do século XX para o XXI, conforme constatado em Santos (2009b), ao evidenciar que as metrópoles brasileiras têm registrado taxas de crescimento econômico inferiores aos de suas regiões de influência ou mesmo inferiores à média brasileira. Por conseguinte, as cidades médias, entre outros estratos da rede urbana, têm uma ampliação da sua importância, o que, seguramente, contribui ao maior interesse dos estudos geográficos pelas problemáticas dessas cidades.

As análises pioneiras sobre as cidades médias no Brasil utilizaram basicamente o critério demográfico para o seu reconhecimento. Como em Andrade e Lodder (1979), que qualificam enquanto médias aquelas cidades que apresentavam entre 50 e 250.000 habitantes, em 1970. Na atualidade, de acordo com Sposito (2001),

normalmente se consideram cidades médias, por esse critério demográfico, aquelas com contingente populacional entre 100.000 e 250.000 habitantes.

Os estudos geográficos mais recentes sobre as cidades médias no Brasil têm, normalmente, destacado os limites de sua definição por uma perspectiva apenas demográfica. Mesmo reconhecendo a relevância do tamanho populacional, que vai implicar diretamente na demanda por comércio e serviços e, assim, na própria composição da infraestrutura urbana, são destacados outros fatores também fundamentais à caracterização de uma cidade enquanto cumpridora do papel de cidade média no âmbito da rede urbana.

Dentre as análises mais recentes a defender esse postulado, pode-se citar Sposito (2008), ao ressaltar que o reconhecimento das cidades médias a partir do critério populacional não seria tarefa difícil, entretanto advertindo que a compreensão da sua dinâmica também exige informações referentes a "[...] preços de terrenos, preços de imóveis, volume de transações comerciais, organização do comércio e da indústria ou mesmo a equipamentos coletivos [...]" (p. 22).

No mesmo sentido, Whitacker (2010) também concorda que o tamanho demográfico não é suficiente para definir uma cidade enquanto média e argumenta sobre a necessidade de se considerar o conceito de posição geográfica. Para ele a diversidade das realidades urbanas se relaciona "a diversidade de papéis regionais, fruto da divisão técnica e territorial do trabalho, da seletividade espacial" (p. 193). Aqui aparece um elemento considerado fundamental ao reconhecimento da cidade média – a posição geográfica ou situação espacial.

As abordagens sobre situação espacial não são recentes na Geografia, sendo possível verificá-las em obras hoje, normalmente, consideradas clássicas na área de geografia urbana. A essência do conceito destaca a necessidade de se entender a cidade não mediante a sua simples localização física, mas a partir de sua inserção num determinado quadro de interações espaciais. Para tornar mais clara a compreensão é conveniente examinar algumas dessas obras clássicas.

George (1983) pode ser considerada uma dessas obras. Nela o autor enuncia que a posição ou situação espacial é uma terminologia que faz referência às relações de uma cidade na escala regional e que pode ser definida como

> [...] a localização da cidade em função de fatos naturais susceptíveis, no passado ou no presente, de influir em seu desenvolvimento que, por sua vez, está vinculado à facilidade de expansão. Trata-se, pois, de uma noção de

> valor relativo expressa em função dos fatores circunstanciais de urbanização e desenvolvimento urbano (pp. 36-37).

A concepção de situação espacial expressa pelo autor prioriza as relações estabelecidas entre áreas distintas, o que se expressa no destaque que ele faz em outros trechos da obra sobre a importância da circulação e da troca na constituição das cidades. Também é interessante a dimensão histórica enfatizada pelo autor, uma vez que uma situação espacial privilegiada num determinado momento histórico pode não ser mais vantajosa em outro período. Entretanto, existe uma ênfase nos fatos naturais como definidores da situação espacial, que apesar de terem a sua relevância, bem maior em outros períodos da história humana, não se constituem nos fatores fundamentais a definir a situação espacial no mundo contemporâneo.

Outra obra primordial de mencionar neste mesmo sentido, é a de Beaujeu-Garnier (1980), onde a situação espacial é definida enquanto correspondendo às "[...] condições gerais do meio em que uma cidade se insere [...]. Está quase sempre ligada à facilidade de comunicações, seja para explorar (cidade comercial, administrativa), seja para bloquear (cidade de defesa, fortaleza)" (p. 94). Pode-se perceber na definição, que o destaque é para a condição relacional da cidade, valorizando a sua localização mais ou menos facilitadora das comunicações, que são vistas basicamente a partir das vias e meios de transportes.

Abordagem tão relevante quanto as anteriores, mas já discutida no capítulo um desse trabalho, é a de Ullman (1980), que concebe a situação espacial enquanto relativa às interações espaciais, isto é, às conexões entre áreas, implicando na análise da circulação, da interdependência regional, da difusão de processos, da centralização regional etc. O autor considera a abordagem das situações mediante as interações espaciais como uma abordagem dinâmica de extrema relevância no âmbito da pesquisa geográfica.

Por intermédio da breve análise desses autores, já fica mais clara a concepção de situação espacial, cuja referência é a uma posição relativa de uma cidade num contexto mais amplo, como o regional, das interações espaciais. Essa situação espacial depende diretamente dos meios de circulação e comunicação utilizados e de como esses meios são contextualizados no tempo e no espaço, as situações também vão se estabelecer de acordo com os referidos contextos.

Indo ao encontro dessa compreensão Sposito (2001, p. 630) destaca que as relações que permitem a apreensão da situação geográfica (ou espacial) de uma

cidade, na atualidade, estão “[...] medidas por duas escalas – a das distâncias espaciais e a da conectividade que as redes de transmissão de informações possibilitam [...]”. Isto é, no período atual, predominantemente marcado pelo meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2009a), as facilidades relativas à transmissão de informações passam a ser tão ou até mais relevantes que àquelas relacionadas com a circulação de mercadorias e pessoas, os transportes de forma geral.

Não obstante, essa relevância da transmissão de informações na definição da situação espacial de uma cidade ainda terá maior ou menor peso dependendo da formação socioespacial (SANTOS, 2008b) em que a mesma está inserida, pois existem espaços cujas características do meio técnico-científico-informacional são bastante rarefeitas, a exemplo da região amazônica, onde, segundo Santos e Silveira (2002), esse meio geográfico se apresenta apenas a partir de pontos no território, sendo grandes extensões ainda marcadas por realidades típicas do meio natural ou do meio técnico.

De qualquer forma, mesmo diante da variabilidade dos fatores que a compõem, a situação espacial se constitui enquanto elemento fundamental na definição da condição da cidade num contexto regional e, principalmente, no âmbito de sua rede urbana. E, neste sentido, também será indispensável à constituição da cidade média, que seria, assim, condizente com uma “situação geográfica favorável” (SPOSITO, 2001, p. 627), isto é, uma situação espacial particular que favoreceria a sua centralidade e a sua condição enquanto centro de uma região.

Segundo Sposito (2004, p. 126) as cidades médias possuem importantes funções e “[...] desempenham claros papéis intermediários entre a(s) metrópole(s) e as pequenas cidades que compõem uma rede urbana”. E o desempenho desse papel de intermediação depende da situação espacial dessa cidade, que precisa ser dotada de uma privilegiada acessibilidade, tanto no que se refere aos transportes quanto às comunicações, em comparação aos demais centros de sua área de influência, caso contrário, dificilmente essa área de influência seria constituída, assim como também o papel de cidade média. A mesma fluidez é necessária na relação dessa cidade com a(s) metrópole(s) a(s) qual(is) está hierarquicamente articulada.

Amaral (2010, p. 128) sintetiza bem a proposição de Sposito (2001) a respeito da compreensão da cidade média a partir do conceito de situação geográfica favorável:

> [...] a primeira condição para ser considerada cidade média é que não pertença a áreas urbanas de grande porte (megalopolitana, metropolitana ou aglomerada); a segunda condição é o distanciamento entre a cidade média e os centros urbanos a ela superiores na hierarquia urbana, o que torna possível à mesma oferecer mais bens e serviços à sociedade; a terceira condição é que a cidade média não pode ser reconhecida sem considerar as relações que estabelece com os espaços rurais e as cidades de menor e maior porte.

Uma questão importante inserida na situação espacial particular da cidade média é o seu distanciamento relativo da metrópole. Aqui se concorda com o postulado de que o papel de cidade média é incompatível com a composição do espaço metropolitano por uma cidade a que se pretenda classificar como média (SPOSITO, 2001, 2004; TRINDADE JÚNIOR e PEREIRA, 2007). Porque, neste caso, os papéis não seriam intermediários, mas sim metropolitanos, ou seja, de "cabeça" da rede urbana, além disso, seriam papéis condizentes com o aglomerado em sua totalidade. Desse modo, conforme Trindade Júnior e Pereira (2007) "[...] as cidades médias são cidades não integrantes de áreas metropolitanas, das quais guardam relativa distância [...]". A mesma questão é enfrentada por Sposito (2001) de forma mais detalhada.

> [Em primeiro lugar] o não pertencimento a áreas urbanas de grande porte é uma das condições para que se constitua o caráter de 'cidade média', no sentido do conceito que se quer construir e não, apenas, da classificação demográfica.
> Em segundo lugar, tanto maiores poderão ser os papéis urbanos de uma cidade, quanto mais distante ela estiver de outras que, pertencentes a níveis superiores da hierarquia urbana, possam oferecer mais bens e serviços a sociedade. Aceitando-se esse raciocínio, a distância de grandes centros urbanos poderia ser uma das determinantes de maior ou menor importância de uma cidade média.
> No entanto, estar longe de uma grande cidade não implica, necessariamente, em um contexto favorável para a existência de uma cidade média, pois o que a condiciona são, antes de mais nada, as relações espaciais que estabelece com os espaços mais próximos e com os mais distantes. Esse terceiro aspecto parece-nos ser o mais importante, ou seja, não é possível reconhecer o papel intermediário que uma cidade média desempenha, sem avaliar as relações que ela estabelece com cidades de porte maior e menor, e entre si e os espaços rurais com os quais mantém uma vida de relações (pp. 627-628).

Contudo, como bem advertem Trindade Júnior e Pereira (2007), esse distanciamento é relativo, ou seja, do ponto de vista da distância física poderá manifestar grande variação dependendo da formação socioespacial em questão. Por conseguinte, apesar da importância dessa distância física, destacada por Sposito (2001), entre a cidade média e cidades de níveis hierárquicos superiores, esses

distanciamentos precisam ser considerados no plano das relações, ou das interações espaciais, como bem ressalta a autora no terceiro aspecto exposto na citação. Isto é, de um ponto de vista do espaço relacional, as interações podem aproximar fortemente áreas fisicamente distantes, da mesma forma, que a não existência das interações podem distanciar áreas fisicamente próximas.

Essa questão será retomada e aprofundada mais adiante no exame da situação espacial da cidade Castanhal, apesar de já ter sido tratada no terceiro capítulo, ao se analisar as interações espaciais das cidades principais do Nordeste Paraense com a metrópole de Belém. Considerando o distanciamento de um ponto de vista do espaço relacional e não a partir da distância física, é possível reconhecer a existência de cidades com reduzida distância física para a metrópole e que cumpram papel de cidade média no âmbito da rede urbana, desde que essa cidade não esteja incorporada à forma e aos processos metropolitanos. Como já visto no caso de Castanhal, a proximidade física com a metrópole, mesmo acompanhada de certa relevância das interações espaciais com ela, não necessariamente implica na composição do espaço metropolitano, o que oportuniza o desempenho do papel de cidade média.

Ao lidar com a complexidade do papel de cidade média e ao reconhecer as limitações dos critérios puramente demográficos utilizados muitas vezes para definir esse estrato da rede urbana, Sposito (2001, 2004) propõe a diferenciação entre cidades de porte médio e cidades médias. As primeiras dizem respeito aos núcleos urbanos que possuem entre 50.000 e 500.000 habitantes, incluindo “[...] centros urbanos que compõem tecidos e organismos urbanos maiores, formadores de aglomerações urbanas metropolitanas ou não-metropolitanas” (SPOSITO, 2004, p. 126). Já as cidades médias, como dito anteriormente, seriam não apenas aquelas que se enquadram no porte demográfico já citado, mas que também constituem papéis de intermediação entre a metrópole e as pequenas cidades de sua própria área de influência.

Miyazaki (2013), mesmo manifestando não ter a intenção de classificar as cidades que então estudava, também adota a mesma distinção entre cidades de porte médio e cidades médias. E contribui ao esclarecimento dessa diferenciação por meio do exame de cidades da rede urbana do Estado de São Paulo vistas por ele como pertencentes ao conjunto das cidades de porte médio. Segundo o autor

> [...] esses centros urbanos não se inserem mais no conjunto das pequenas cidades, mas ainda não “alcançam” a complexidade funcional verificada nas cidades regionais mais importantes, muitas destas últimas estudadas a partir da perspectiva das cidades médias. (p. 63).

Para Miyazaki (2013) as cidades de porte médio por ele estudadas (Assis, Birigüi, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu), todas do Estado de São Paulo, assim se caracterizam porque embora tenham atingido dimensão demográfica significativa, em torno de 100.000 habitantes, “ainda não apresentam o grau de complexidade e diversidade de funções urbanas desempenhadas pelas cidades médias” (p. 98).

Essa distinção entre cidades de porte médio e cidades médias, tratadas aqui a partir das obras de Sposito (2001, 2004) e Miyazaki (2013), tem grande relevância à análise aqui realizada a respeito das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança. Apesar dos autores desenvolverem seus estudos em realidades socioespaciais bastante distintas do Nordeste Paraense, a diferenciação por eles reconhecida aponta para a complexidade das formas urbanas estruturantes da rede urbana, o que também pode ser observado na região amazônica. Neste momento se prosseguirá com a discussão sobre as cidades médias, contudo, após a análise das cidades estudadas, a referida distinção será retomada para fundamentar as aproximações com as diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança.

Corrêa (2007) reconhece três critérios por ele concebidos como fundamentais e indispensáveis para descortinar as cidades médias: o tamanho demográfico, as funções urbanas e a organização do espaço intraurbano considerados de forma articulada e não isoladamente. Segundo o autor,

> Tamanho demográfico significa, para um mesmo contexto regional e de renda e padrão cultural, maior ou menor economia de escala, envolvendo a cidade e seu espaço de atuação, possibilitando maior ou menor desenvolvimento de funções urbanas ou atividades básicas, direcionadas essencialmente para fora da cidade, e de atividades não-básicas, voltadas essencialmente para o consumo da própria cidade. [...] O inverso também procede. O desenvolvimento de novas funções urbanas, criadas por grupos locais ou regionais ou por interesses extra-regionais, suscita o aumento demográfico e a multiplicação de novas atividades não-básicas ou das já existentes. [...] O tamanho demográfico também tem nítidas relações com as características do espaço intra-urbano. Para um mesmo contexto cultural, socioeconômico, de sítio urbano, de plano urbano e de políticas públicas, sobretudo aquelas referentes à habitação e às migrações, a relação é nítida (CORRÊA, 2007, p. 24).

Desse modo, fica claro que, apesar de insuficiente, o critério demográfico para a definição das cidades médias não pode ser desconsiderado, principalmente pela imbricação que possui, como bem ressalta Corrêa (2007), com outras dimensões

relevantes da cidade. Assim, o tamanho demográfico possui íntima relação com as funções desempenhadas pelas cidades médias no contexto regional e também implica diretamente na composição de seu espaço urbano ou intraurbano.

Para Corrêa (2007) o tamanho demográfico implica na dimensão do espaço intraurbano, expresso em termos da distância entre o centro e a periferia da cidade, e também na sua organização. Assim, quanto maior o tamanho demográfico, maior a extensão e maior a complexidade da organização do espaço intraurbano. Isso no tocante a uma mesma formação socioespacial. Como expõe o autor,

> Em razão das distâncias viabiliza-se, em grande parte, uma maior divisão econômica do espaço, submetido a um mais significativo processo de descentralização, origem dispersa e formação de núcleos de atividades derivados de economias de aglomeração, distantes do centro. Maior o tamanho demográfico e mais complexas as atividades econômicas, suscitando maior fragmentação do tecido social, mais complexa será a projeção espacial das classes sociais e suas frações, gerando uma mais complexa divisão social do espaço, com áreas sociais mais diferenciadas (CORRÊA, 2007, p. 24).

Desse modo, segundo o autor, as cidades médias seriam caracterizadas por uma combinação particular de tamanho demográfico, funções urbanas e espaço intraurbano. Esses elementos aparecendo nesse tipo de cidade sempre de forma mais densa e mais complexa que nas pequenas cidades da mesma região e de forma menos densa e menos complexa que na metrópole.

Maia (2010), por sua vez, assim como Sposito (2001, 2004), também considera o papel de intermediação como fundamental à identificação da cidade média. Além disso, concorda que a noção de cidade média é aplicável “[...] às cidades que apresentam uma concentração e centralização econômicas expressivas, provocadas pela confluência do sistema de transporte [...] (p. 23)”.

Neste momento, é conveniente destacar um elemento indispensável à constituição de uma cidade enquanto média e que é destacado por Maia (2010) e por praticamente todos os autores aqui citados em suas análises sobre esse tipo de cidade – a centralização. Neste sentido, Melazzo (2012, p. 274) se pronuncia sobre as cidades médias como “produtos históricos de uma rede urbana complexa e, ao mesmo tempo, produtoras de novas centralidades que redesenham essa mesma rede, graças a suas dinâmicas econômicas”. Valorizando, com isso, o papel da cidade média enquanto nó da rede urbana, enquanto centro do qual são originadas determinações à organização socioespacial e econômica, fornecendo, assim, maior

complexidade à rede, ou seja, “[...] ao mesmo tempo em que se integram a fluxos e lógicas mais gerais, as cidades médias seriam também espaços de tais fluxos e lógicas” (MELAZZO, 2012, p. 273).

Mas, primordialmente, a cidade média se constitui enquanto tal pelo exercício de uma centralidade, que se destaca regionalmente, possibilitando a ela, assim, a intermediação entre as cidades de sua área de influência, com menores atributos de centralidade, e as maiores, como as metrópoles, dotadas de uma centralidade superior.

Com isso, fica clara a relevância da centralidade para a constituição da cidade média. Uma noção que remonta à obra de Walter Christaller, “Central Places in Southern Germany”, publicada originalmente no idioma alemão em 1933 e posteriormente no inglês em 1966. Para Christaller a cidade é sempre centro de uma região, sendo o seu entorno, a região complementar, dependente dela sob diversos aspectos (CHRISTALLER, 1966). O lugar central seria justamente esse centro da região, a cidade, sempre com uma concentração populacional e de atividades econômicas maior que no entorno.

De acordo com Christaller (1966), esses lugares centrais são diferenciados por níveis (primeira ordem, segunda ordem, terceira ordem ...), podendo um lugar central compor a região complementar de outro, por exemplo, um lugar central de segunda ordem pode fazer parte do entorno de um de primeira ordem. Isto é, as cidades enquanto lugares centrais estão dispostos hierarquicamente, estruturando uma rede urbana hierárquica, como discutido no primeiro capítulo.

Assim, a centralidade implica diretamente na dimensão da área de influência. Quanto maior for a centralidade de uma cidade, maior será a área por ela influenciada, ou seja, a maior centralidade de uma metrópole resulta numa área de influência maior em comparação a uma cidade média, que está numa ordem inferior de centralidade. E essa centralidade, em Christaller (1966), é basicamente estabelecida mediante a oferta de bens e serviços, que seriam as funções centrais, responsáveis por transformar um certo lugar em lugar central. Esses bens e serviços também estão hierarquicamente distribuídos entre as cidades, assim, certos bens e serviços de ordem superior tendem a se localizar em lugares centrais também de ordem superior, enquanto bens e serviços de ordem inferior podem ser encontrados em qualquer lugar central.

A despeito de todas as críticas já realizadas a obra de Christaller, principalmente relativas ao uso de um modelo, onde o espaço é desprovido de suas particularidades e singularidades, bem como às dificuldades de se interpretar por esta via alguns fatores componentes das redes urbanas complexas, como a especialização de determinadas cidades em certos serviços, subvertendo a hierarquia; o princípio da centralidade continua muito relevante aos estudos das redes urbanas.

A cidade, nessa perspectiva, é um centro que somente é reconhecido como tal por exercer uma centralização na escala regional, que lhe atribui uma qualidade, a centralidade. As formas de expressão dessa centralidade variam muito de acordo com a natureza da cidade em questão. Nas abordagens clássicas e também neste trabalho o enfoque recai, principalmente, sobre a circulação de pessoas e mercadorias especialmente ligadas a oferta de atividades de comércio e serviços.

Entretanto, associados a essa mesma questão da centralidade a partir de comércio e serviços, outros enfoques são possíveis. Nesse sentido, Corrêa (2007) destaca o papel da elite empreendedora na constituição do atributo de média a uma cidade. Segundo ele,

> [...] é essa elite empreendedora que marca a diferença com outras cidades com a mesma dimensão demográfica, porque é ela que estabelece uma relativa autonomia econômica e política numa cidade, criando interesses locais e regionais, competindo em alguns setores de atividades com as grandes cidades e centros metropolitanos (CORRÊA, 2007, p. 29).

O destaque ao papel da elite empreendedora evidencia a cidade média como originadora de atividades e processos e não apenas como reprodutora de dinâmicas originadas em estratos hierárquicos superiores, como as metrópoles. Ênfase semelhante pode ser encontrada em Trindade Júnior e Pereira (2007) ao tratarem das cidades médias do Estado do Pará[39] avaliando sua condição de "[...]

[39] Trindade Júnior e Pereira (2007) evidenciam três cidades paraenses como cumpridoras do papel de cidade média: Santarém, Marabá e Castanhal. Entretanto, para esta última apresentam algumas ressalvas, relacionadas à intensidade das relações desta com a metrópole de Belém, o que indicaria muito mais a sua inserção no contexto metropolitano do que o seu papel como cidade média, bem como também ao seu suposto peso político reduzido, já que consideram que a importância de Castanhal "[...] tem sido principalmente a de reforçar os blocos políticos sediados na capital, sendo, portanto, muito mais área de influência e campo complementar das forças políticas consolidadas em Belém" (p. 330). Neste trabalho, são adotadas outras perspectivas de interpretação dessa realidade. No capítulo 3 desta obra já se demonstrou, por meio da análise das interações espaciais entre o Nordeste Paraense e Belém, que Castanhal não compõe o espaço metropolitano e que, como será visto neste capítulo, sua condição é melhor explicada pela noção de cidade média. Quanto à dimensão política, Amaral e Ribeiro (2016) constataram a partir de entrevistas com representantes de grupos elitistas locais "[...] uma preocupação de desvincular a trajetória da cidade de Castanhal, vista por eles, em geral, como polo regional do nordeste paraense, daquela de Belém, polo da região metropolitana"

fóruns regionais de decisões políticas e debates em torno de questões que afetam diretamente as sub-regiões em que se inserem" (p. 328). Isto posto, atrelada a uma centralidade expressa na dimensão econômica também se constituiria nas cidades médias uma centralidade do ponto de vista das forças políticas locais que, assim, possuiriam uma atuação e uma influência regional.

A elite empreendedora de que trata Corrêa (2007), normalmente também possuidora de importância política local e regional, também teria grande relevância na constituição das interações espaciais (ULLMAN, 1980; CAMAGNI, 2005; CORRÊA, 1997; CATELAN, 2013), cuja intensidade é, segundo o autor, elemento identificador das cidades médias.

Neste trabalho, concorda-se com este posicionamento e se admite que as cidades médias também se caracterizam, além dos fatores já tratados, por apresentar "[...] interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade" (CORRÊA, 2007, p. 30). Apesar de se advertir que essa intensidade, multidirecionalidade e multiescalaridade precisa ser considerada de acordo com a formação socioespacial em que se insere a cidade.

Assim sendo, apesar de não se poder falar ainda de um conceito de cidade média, já existe um número significativo de elementos que ajudam a objetivar essa noção. Entre esses elementos é possível destacar o contingente populacional, a situação espacial favorável, o papel de intermediação entre as pequenas e grandes cidades, a centralidade regional, a densidade do espaço urbano e as densas e complexas interações espaciais.

Ainda segundo Corrêa (2007), é possível reconhecer, preliminarmente, uma tipologia para as cidades médias brasileiras, entretanto, admitindo-se combinações entre os três tipos por ele identificados e expostos no Quadro 17.

O primeiro tipo trabalhado por Corrêa (2007) é o mais tradicional e o que mais se relaciona com a realidade do Nordeste Paraense. O segundo tipo é menos generalizado, aplicável às realidades com perfis econômicos mais profundamente associados à produção agropecuária a partir de grandes propriedades e/ou de atividades modernas. Já o terceiro tipo se associa muito aos espaços de maior

(p. 99). Essa postura, somada à constituição de associações que congregam interesses elitistas e que se propõem a pensar a inserção regional da cidade, bem como à ocupação de importantes cargos políticos na esfera estadual e federal por políticos locais, sinalizam para uma centralidade, também política, de Castanhal.

complexificação da rede urbana, inclusive, muitas vezes, subvertendo a hierarquia e se aproximando mais das heterarquias urbanas (CATELAN, 2013).

QUADRO 17: Tipos de cidades médias no Brasil

TIPO	CARACTERIZAÇÃO	ELITE PREDOMINANTE
Lugar central	Apresenta “poderosa concentração da oferta dos bens e serviços para uma hinterlândia regional”. Seria a capital regional, “foco do comércio varejista e de serviços sofisticados”. Em termos de hierarquia urbana está entre a metrópole regional, a que se subordina, “pois a ela recorre para procurar bens e serviços superiores, ou dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias, e numerosos centros menores, a quem subordina por meio de suas funções centrais”.	Comercial
Centro de drenagem e consumo da renda fundiária	“Trata-se de cidade localizada em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e pelo absenteísmo de seus proprietários, que residem na cidade. Também em áreas onde foi implantado um complexo agroindustrial esse tipo de cidade média emerge. Em ambos os casos a cidade apresenta significativa concentração de atividades varejistas e de prestação de serviços que, contudo, tem como clientela principal essa elite fundiária, para quem as lojas de luxo, restaurantes, clubes e serviços sofisticados têm a sua razão fundamental de existência. Essas atividades são precipuamente atividades não básicas e, secundariamente, funções centrais”.	Fundiária
Centro de atividades especializadas	“Este tipo de cidade média caracteriza-se pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional. As interações espaciais regionais são menos importantes”. As especializações podem ser em certos segmentos da indústria ou das atividades terciárias.	Empreendedora

FONTE: Adaptado de Corrêa (2007, p. 31).

Entretanto, apesar da possibilidade e da relevância das generalizações, tanto em termos da busca de definição do que seja uma cidade média quanto no estabelecimento de tipologias que se pretendam aplicáveis aos mais diversos espaços, é indispensável a atenção às particularidades regionais, especialmente, num país como o Brasil, com grande extensão territorial e com um processo de ocupação tão distinto no tempo, nos objetivos e nas estratégias utilizadas.

Assim, como constata Maia (2010, p. 23) “no quadro urbano brasileiro, as cidades ora consideradas médias, embora apresentem similaridades, revelam diferenças tanto em sua estrutura como em sua dinâmica”. Posição semelhante é defendida por Castello Branco (2007, p. 94), ao reconhecer as desigualdades espaciais no Brasil, “[...] com a coexistência de áreas com diferentes graus de adensamento urbano [...]”, o que origina espaços com ausência ou reduzido número de centros intermediários. Outra implicação dessa desigualdade no território brasileiro do ponto de vista da distribuição da população e das cidades, diz respeito às próprias características dos centros intermediários. Como expõe a autora,

> [...] nas Unidades da Federação com menor tamanho populacional, os centros articuladores do espaço regional também apresentam menor porte que aqueles situados em áreas mais densamente ocupadas. Portanto, se considerarmos apenas seu tamanho (populacional, econômico, de fluxos etc.), verifica-se que esses centros seriam comparáveis a centros com menor papel articulador nas áreas mais dinâmicas do país e que desempenham funções menos complexas, apresentam área de equipamento funcional mais limitado e atendem a uma área de influência de menor dimensão (CASTELLO BRANCO, 2007, p. 94).

A Amazônia é uma região que se insere nesse quadro, pois é uma formação socioespacial bastante diferenciada daquelas que caracterizam o restante do país, especialmente, o Centro-sul do Brasil. Santos e Silveira (2002), que definem a Amazônia como a região formada pelos Estados do Pará, Amazonas, Amapá, Roraima, Rondônia e Acre, a caracterizam como “[...] uma região de rarefações demográficas herdadas e baixas densidades técnicas” (p. 272). Sendo a última a promover a ampliação de sua mecanização, até a atualidade a região seria marcada apenas por pontos do meio técnico-científico-informacional, contrastando com outras regiões do Brasil, como o Nordeste, onde esse meio se apresenta a partir de manchas no território e, principalmente, a Região Concentrada[40], onde o novo meio geográfico marca quase todos os recantos.

Essas desigualdades regionais também se expressam na rede urbana e nas características dos espaços urbanos. Com isso, muito comumente as cidades que desempenham papel de cidade média no âmbito da rede urbana amazônica, possuem densidade e modernização do espaço urbano, tamanho populacional, número de

[40] Santos e Silveira (2002) não adotam nenhuma das regionalizações do Brasil até então existentes e optam por promover a sua própria divisão regional. Assim, reconhecem o que denominam de ‘quatro brasis’: Amazônia, Nordeste, Centro-oeste e Região Concentrada, de acordo com a maior ou menor disseminação do meio técnico-científico-informacional.

cidades na região de influência, entre outros fatores, aquém do que se verifica nas cidades da Região Concentrada que desempenham papel de cidade média. Por isso, a adoção de critérios indistintos para o reconhecimento das cidades médias em todo o território nacional, pode resultar na não identificação de cidades desse nível hierárquico na Amazônia, ou na identificação de um número inferior ao real.

Amaral (2010), ao estudar as cidades médias de Marabá, no Pará, e Macapá, no Amapá e suas articulações com a metrópole de Belém, constrói uma argumentação que reforça a indispensabilidade de se levar em conta essas particularidades regionais. Para o autor,

> Na realidade das cidades médias aqui estudadas, Marabá e Macapá, por mais que a urbanização do território se faça presente de forma marcante, é preciso levar em consideração as mediações regionais, a natureza da inserção regional como fronteira na divisão territorial do trabalho que domina o país [...]. Se, para a realidade do país, especialmente do sul e do sudeste, as mediações para o entendimento das cidades médias passam pelo fundamento da modernização do território e pelo conteúdo eminentemente técnico assumido por essas cidades; na Amazônia, devem-se colocar restrições severas a esse tipo de interpretação, pois as cidades médias da região, apesar de estarem inseridas na modernidade, por meio de relações verticais (da ordem distante), não são modernas do ponto de vista de sua estrutura territorial, como demonstram os diferentes dados aqui analisados, que impõem inúmeras restrições às atividades produtivas ligadas ao "circuito superior" da economia, principalmente no setor de comércio e serviços, que é suprido por um circuito não moderno, ligado às feiras, ao comércio de rua e ao comércio das margens de igarapés. (pp. 331-332).

Assim, no caso da Amazônia, é indispensável a consideração das particularidades regionais, buscando o reconhecimento das cidades médias a partir dos papéis desempenhados na rede urbana, sem, é claro, deixar de considerar elementos como contingente populacional, mesmo que de forma relativizada. Em muitas situações, essa necessidade de relativização não advém do estabelecimento de desigualdades no território, mas das diferenças de natureza do processo de urbanização, que constituem assim uma diversidade de espaços urbanos e de redes urbanas, no sentido do que Trindade Júnior (2010) chama de urbanodiversidade.

Como exemplo da urbanodiversidade amazônica e da relativização dos critérios para se identificar as cidades médias, pode-se citar o trabalho de Schor, Costa e Oliveira (2009), pesquisadores do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB, que ao estudar as cidades da Calha Norte Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas, estabelecem uma tipologia,

identificando pequenas e médias cidades por critérios bem divergentes dos parâmetros quantitativos normalmente utilizados no Brasil.

Assim, conforme evidencia o Quadro 18, Tefé, por exemplo, é classificada como cidade média de responsabilidade territorial, por possuir significativa importância na oferta de bens e serviços para uma ampla região, apesar de em 2010 a cidade possuir 61.453 habitantes (IBGE, 2014), quando os estudos sobre cidades médias no Brasil atual adotam, em geral, o mínimo de 100.000 habitantes para identificar esse estrato da rede urbana.

Entretanto, para ser coerente com o reconhecimento da urbanodiversidade amazônica, esses mesmos parâmetros usados para as cidade da Calha Solimões-Amazonas não podem ser estendidos ao restante da região, já que a diversidade não é aplicável apenas ao pensar a Amazônia em relação a outras regiões do Brasil, mas também ao se analisá-la internamente, especialmente por conta da grande variação temporal, de formas e de motivos do processo de ocupação, que somados à diversidade do ambiente, constituem realidades bastante diversas.

QUADRO 18: Cidades da Calha Norte Solimões-Amazonas. Classificação e Tipologia Urbana. 2009

CIDADES MÉDIAS	CIDADES
Cidades médias de responsabilidade territorial	Tabatinga e Tefé
Cidades médias com dinâmica econômica externa	Coari e Parintins
Cidades médias com função de intermediária	Manacapuru e Itacoatiara
CIDADES PEQUENAS	**CIDADES**
Cidades pequenas de responsabilidade territorial	Benjamin Constant, Fonte Boa, Santo Antônio do Içá
Cidades pequenas com dinâmica econômica externa	Iranduba, Codajás, Careiro da Várzea
Cidades pequenas dependentes	Amaturá, Alvarães, Uarini etc.

FONTE: Adaptado de Schor, Costa e Oliveira (2009).

O Nordeste Paraense, como já caracterizado no capítulo dois, é um componente dessa urbanodiversidade amazônica, completamente diferente da realidade analisada por Schor, Costa e Oliveira (2009), pois se a estudada por eles tem como marca as grandes extensões territoriais, a pequena quantidade de cidades, as baixas taxas de povoamento, a quase ausência de rodovias e a circulação basicamente pelos rios, no Nordeste do Pará as extensões territoriais não são expressivas para os padrões amazônicos, existe uma considerável quantidade de

centros urbanos relativamente próximos entre si, uma densidade populacional bem mais elevada, uma pequena expressão da circulação pelos rios e uma interligação basicamente rodoviária entre as cidades.

E essa particularidade do Nordeste Paraense está muito associada a sua densa rede urbana, estruturada a partir de três cidades mais relevantes: Castanhal, Capanema e Bragança, que cumprem funções de grande relevância na região a estruturando e a dotando de particularidade no espaço paraense e amazônico (primeiro ponto de vista); que possuem razoáveis interações com a metrópole de Belém, sem se reduzir a ela (segundo ponto de vista); e que, por fim, são marcadas por características e papéis particulares, revelados no âmbito de sua área de influência (terceiro ponto de vista).

É a essa análise das diferenças das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal e de suas inserções regionais que se dedicam os próximos tópicos desse capítulo. Procurando, por meio da utilização da noção de cidade média abstrair as características que mais identificam a atuação desses centros em sua região de influência. De forma que, ao final, considerando os três pontos de vista, se tenha a aproximação com as diferenças das cidades e da rede urbana do Nordeste Paraense.

O principal recurso analítico usado para isso, da mesma forma como feito nos dois planos de análise anteriores, são as interações espaciais. Utilizando-se dos deslocamentos por motivo de trabalho e por motivo de estudo como indicadores das interações espaciais a partir do deslocamento de pessoas e das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense como indicadoras das interações por meio da circulação de mercadorias. Contudo, realçando as interações com os centros locais e à configuração da área de influência.

Nesse capítulo não será apresentada uma posição definitiva a respeito da diferença de cada cidade e do seu papel na rede urbana, isso será reservado à conclusão do trabalho. O que se segue é uma análise das cidades com base nos recursos analíticos fornecidos pela noção de cidade média, como porte demográfico, situação espacial, funções urbanas, características do espaço intraurbano, centralidade e interações espaciais, bem como outros fatores considerados fundamentais à compreensão de qualquer cidade, com o seu processo de formação histórica e espacial. E essa análise se inicia com a discussão desse processo de formação das cidades, da estruturação de seus espaços urbanos e das situações espaciais vivenciadas por cada uma delas.

4.2 A CIDADE DE BRAGANÇA

Os primórdios da ocupação de Bragança remontam a 1613, com a chegada dos franceses por meio da expedição de La Ravardière (PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA – PMB, 2015). Até o presente, essa é a data comemorada como de origem da cidade, o que colocaria Bragança na condição de ocupação mais antiga do Estado do Pará. Entretanto, a efetiva ocupação portuguesa, após a expulsão dos franceses, somente ocorreu alguns anos mais tarde e na margem esquerda do rio Caeté, diferentemente da ocupação primeira, situada na margem direita.

> O município bragantino, entre Tury-açu e Caeté, fazia parte da capitania Gurupi, doada por Felipe III, de Espanha, em 1622, a Gaspar de Souza, Governador-Geral do Brasil. Em 1633, Álvaro de Souza, filho do Governador Geral, recorreu à Corte de Madri, por ter sido a mesma capitania transferida por Francisco Coelho de Carvalho a seu filho Feliciano Coelho de Carvalho e ali instalada a sede da capitania, com o nome de Vera Cruz, à margem direita do Rio Caeté, com a denominação de Souza, a sede foi transferida para a margem direita do rio Caeté, com a denominação de Sousa do Caeté. Confirmando a posse de Álvaro de Souza, a sede foi transferida para a margem direita do rio Caeté, sem alcançar, contudo o progresso desejado, dado o desenvolvimento da cidade à margem esquerda do mesmo rio.
> No século seguinte, em 1753, ao constatar que o núcleo estava em extinção, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Governador do Grão-Pará, decidiu transferi-lo para o local onde hoje se encontra a sede do município, dando à vila criada o nome de Bragança. (PMB, 2015, p. 1).

Em 02 de outubro de 1854, por força da Lei Provincial n. 252, Bragança passou à condição de cidade e sede do município com a mesma denominação (IBGE, 2014). Segundo a PMB (2015), em 1950, o município de Bragança era composto por dez distritos: Bragança, Almoço, Caratateua, Emboraí, Itapixuna, Nova Mocajuba, Piabas, Tijoca (antigo distrito de Benjamim Constant), Tracuateua (antigo distrito de Alta Quatipuru) e Urumajó. Ordenamento modificado pela lei estadual nº 2460, de 29 de dezembro de 1961, que desmembrou de Bragança os distritos de Emboraí, Itapixuna e Urumajó, formando o município de Augusto Corrêa.

Em 29 de setembro de 1994 ocorreu mais um desmembramento e o até então distrito de Tracuateua foi elevado à condição de município, segundo a Lei Estadual n. 5.858, incorporando também a área do distrito de Piabas. Desde 2001, o município de Bragança é formado por seis distritos: Bragança, Almoço, Caratateua, Nova Mocajuba, Tijoca e Vila do Treme (IBGE, 2014).

O seu distrito sede consiste na mais antiga e numa das principais cidades do Nordeste Paraense até a atualidade. Mesmo não dispondo da mesma expressão

regional do passado, continua exercendo influência sobre uma ampla região e possui um dos espaços urbanos mais densos de todo o Nordeste do Pará, como será analisado a seguir.

4.2.1 A estruturação do espaço urbano de Bragança

A situação espacial de Bragança, discutida mais adiante, foi extremamente favorável ao fortalecimento da cidade, tanto nos períodos colonial e imperial brasileiro, quando era importante entreposto na circulação marítima entre as cidades de Belém e São Luís, quanto no período republicano, no qual a partir do funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, desempenhava o papel de ponta de trilhos, constituindo, inclusive, importante patrimônio histórico-arquitetônico. Entretanto, com a desinstalação da ferrovia nos anos 1960 e a chegada das rodovias, Bragança passou a ter um ritmo de crescimento econômico, populacional e de produção do seu espaço urbano mais lento do que o verificado em outras cidades da região.

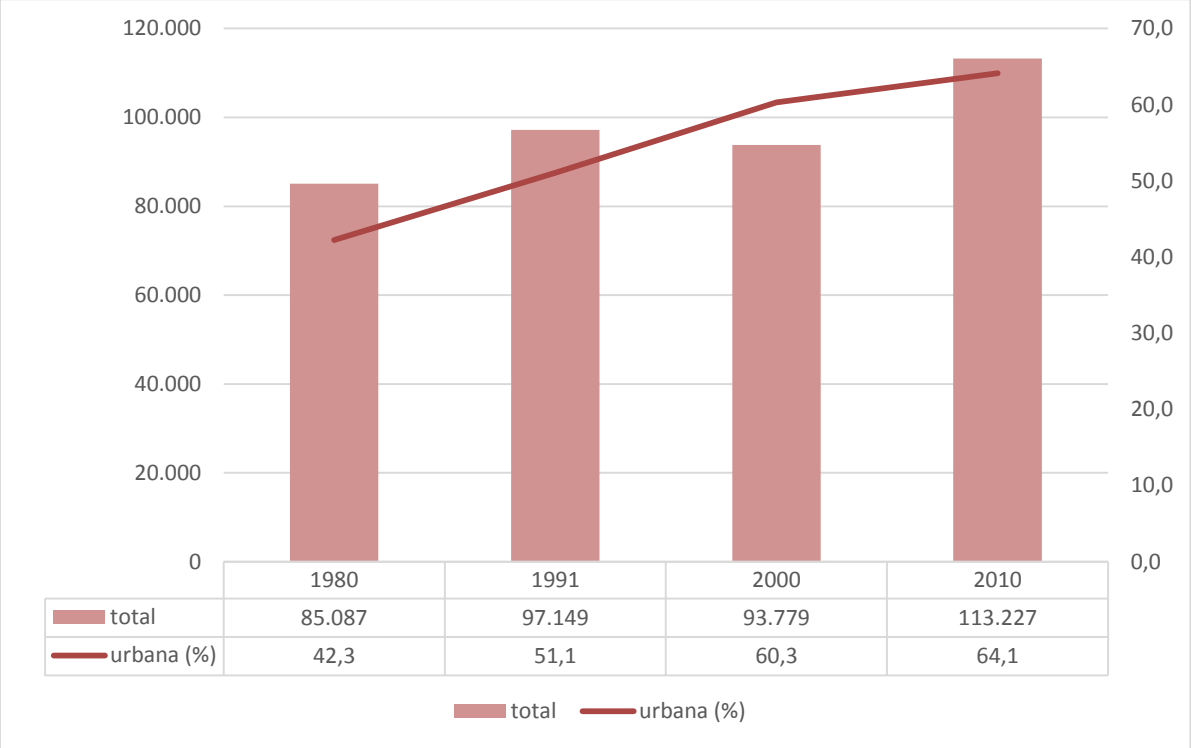
Como demonstra o Gráfico 1, em 1980, Bragança já possuía 85.087 habitantes, enquanto Capanema e Castanhal, os dois outros municípios aqui estudados e que são, juntamente com Bragança, os mais importantes da região hoje, dispunham, respectivamente, de 40.104 e 65.251 habitantes. Entretanto, em 1991 Castanhal, com 102.071 habitantes, já possuía um contingente populacional superior ao de Bragança, então com 97.149 habitantes. Quantitativo que se reduz em 2000, com o desmembramento de Tracuateua em 1994, passando Bragança a totalizar 93.779 habitantes. Em 2010, essa população volta a subir e chega a 113.227 habitantes, não obstante, sem romper com o ritmo de crescimento populacional mais lento, em comparação ao registrado em Capanema e, especialmente, em Castanhal.

Quanto à população em área urbana (Gráfico 1), de 1980 a 2010 ela passa por incrementos constantes, passando de 42,3% em 1980 a 64,1% em 2010. Contudo, com clara desvantagem diante de Capanema e Castanhal, que já em 1980 possuíam, respectivamente, 73,7% e 81,7 de sua população em área urbana. Em 2010, Castanhal apresentava 88,6% de população urbana e Capanema, 79,7%.

Essa condição de Bragança implica diretamente na densidade de seu espaço urbano e na dinamicidade de sua produção (Figura 34). Em 1969, a área urbana de Bragança possuía 4,55km^2, passados 34 anos, em 2003, essa área era de 8,35 km^2, uma expansão de 83,5%. Já em 2015, essa área passa a ser de 9,68 km^2,

representando uma expansão de 15,9% em 12 anos. Dessa forma, Bragança é a menor área urbana entre os municípios estudados, devido a considerável parcela de população não urbana do município, apresentando um ritmo de expansão um pouco mais acelerado que Capanema e bem mais lento que o verificado em Castanhal.

GRÁFICO 1: Bragança. Evolução da população municipal. 1980 a 2010

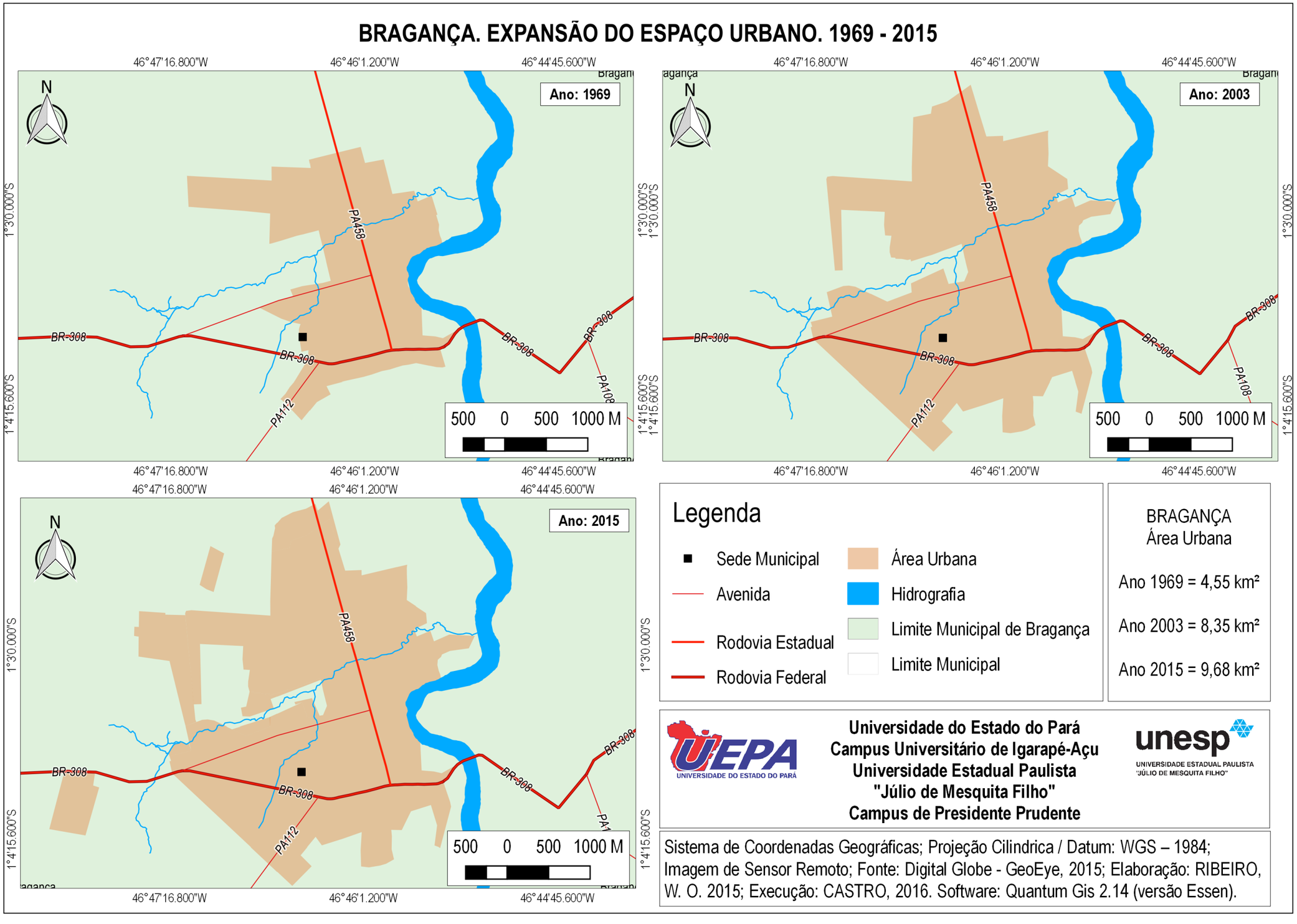


FONTE: IBGE (1980, 1991, 2000a, 2010).

As principais áreas de expansão ficam a sudoeste, ao longo da BR-308, principal acesso à cidade, onde se verificam tanto loteamentos particulares quanto áreas de ocupação; a oeste, entre a Avenida Juscelino Kubitschek e o Instituto Federal do Pará – Campus Bragança; e, ao norte, ao longo da PA-458, que interliga a sede de Bragança à praia de Ajuruteua, a mais frequentada do município e uma das mais importantes de todo o Estado do Pará. Em geral, essas áreas de expansão possuem características de periferia urbana.

Em Bragança, da mesma forma que em Capanema e Castanhal, não existem subcentros de comércio e serviços. O centro principal concentra praticamente todas as atividades comerciais e a oferta de serviços e, assim, também a atração dos fluxos, tanto aqueles internos à cidade, quanto os advindos de áreas rurais, bem como de outros municípios.

FIGURA 34: Bragança. Expansão do espaço urbano. 1969-2015



Além do centro, contudo ainda em suas proximidades, o que há é o arranjo de serviços nas vias de maior circulação, como as de acesso à cidade, a exemplo da PA-458, que parte da BR-308, corta o centro da cidade e segue para a praia de Ajuruteua, aglutinando serviços ao longo de seu trajeto urbano. Em menor proporção, o mesmo se pode dizer da Avenida Polidório Coelho, que vai da BR-308 a PA-458, funcionando como importante acesso ao centro de Bragança.

Não obstante, a quase totalidade dos serviços e da atividade comercial está aglomerada num espaço limitado, configurando o centro da cidade. Conforme a Figura 36, o centro de Bragança é limitado a oeste pelas adjacências da PA-458; ao sul, às proximidades das ruas sete de setembro e Vigário Mota; a leste, pelo rio Caeté; e, ao norte, pelas imediações das travessas Coronel Antônio Pedro e João XXIII.

Esse contorno da área central se pauta no acúmulo das atividades comerciais e de serviços nesse espaço, que, diferentemente, da realidade verificada em Capanema e Castanhal, não é orientado pelo antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança – EFB. No caso de Bragança, cidade bem mais antiga que as duas outras estudadas, remontando ao século XVII, a localização do centro foi definida em período anterior à ferrovia, quando o relacionamento com outras localidades se dava exclusivamente pelo rio Caeté, que dá acesso ao litoral e, portanto, à navegação costeira. Desse modo, assim como se verifica nas demais cidades amazônicas que vivenciaram ou vivenciam a circulação prioritariamente pelo rio, a concentração das atividades comerciais de serviços se processa junto à orla fluvial (Figuras 35 e 36).

Inclusive, a rua do trilho não usufrui de grande relevância na cidade, permanecendo em parte de seu itinerário urbano sem pavimentação, apesar de ser um dos acessos ao Campus do Instituto Federal do Pará – IFPA (Figuras 35 e 36). O que não indica menor importância da ferrovia para Bragança durante seu funcionamento, pois, como será tratado mais adiante, a maior parte de patrimônio histórico-arquitetônico de Bragança data do período de funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança e da condição da cidade enquanto ponta de trilhos.

O fato é que durante o funcionamento da ferrovia, bem como na atualidade com a circulação entre as cidades ocorrendo basicamente mediante às rodovias, o rio Caeté manteve sua importância tanto para a economia, já que a pesca permanece entre as principais atividades econômicas de Bragança, como informado pelo secretário municipal de planejamento e coordenação geral (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Bragança, agosto de 2016), quanto para o trânsito de

pessoas e mercadorias, principalmente, por conta das comunidades ribeirinhas existentes às proximidades da sede municipal de Bragança.

FIGURA 35: Bragança. Perspectivas da área central e da rua do trilho. 2015



1. Orla do centro
2. Rua do centro vista a partir da orla
3. Rua do trilho com a antiga caixa d'água da EFB

FOTOS: Ribeiro, 2015.

O diretor administrativo-financeiro da rede Marilar, que possui loja em Bragança, destacou em entrevista o diferencial de Bragança frente às outras cidades do Nordeste Paraense com centralidades em escala regional por conta de sua vinculação com o rio: "Bragança tem uma posição estratégica porque ela é ribeirinha,

então, o fato dela ser ribeirinha proporciona também que o alcance aumente para aquela região ali de ilhas e também por ter a questão da pesca, que também é muito forte em Bragança" (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

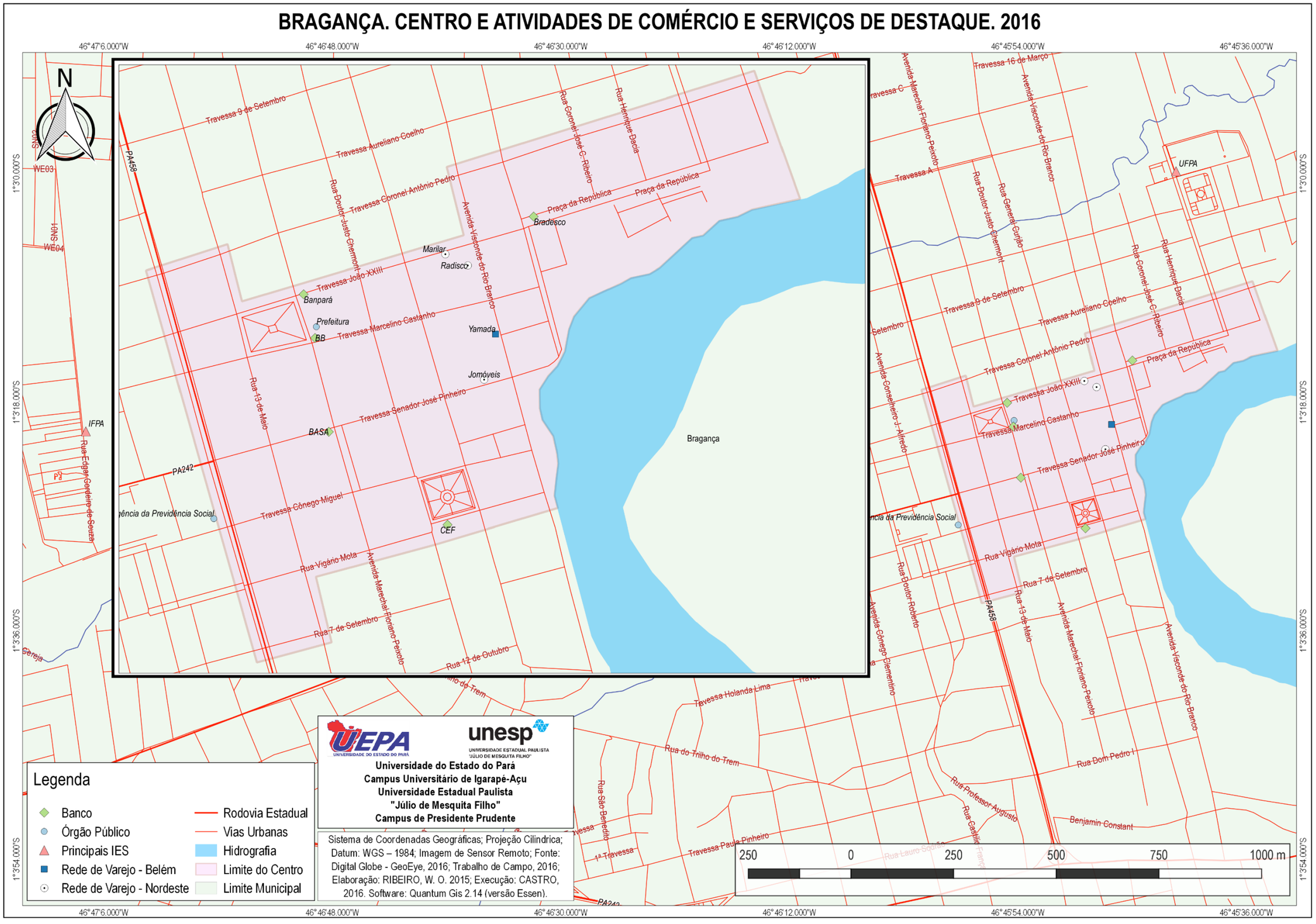
Essa histórica relevância do rio para a economia e para a sociedade de Bragança foi determinante à constituição do centro da cidade junto à orla, mesmo diante da emergência de outras modalidades de transporte de mercadorias e pessoas. Contudo, a despeito de toda a importância regional de Bragança, o centro da cidade se apresenta, na atualidade, bem menos denso de atividades de comércio e de serviços do que os centros de Capanema e, especialmente, de Castanhal.

Conforme a Figura 36, Bragança dispõe de apenas cinco agências bancárias, sendo duas de bancos públicos nacionais (Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil), duas de bancos públicos regionais (Banpará e Banco da Amazônia) e apenas uma de banco privado (Bradesco). Enquanto Capanema conta com seis agências e Castanhal com onze. Todas as agências de Bragança estão localizadas dentro dos limites da área central, apesar de não se concentrarem em uma determinada rua, como acontece nas outras cidades estudadas.

Quanto às redes de comércio varejista aqui estudadas, Bragança detêm lojas do grupo Marilar, Jomóveis e Radisco, entretanto, esta última, apesar de utilizar a mesma denominação, não compõe a rede maior sediada em Capanema, sendo, portanto, um grupo independente. De qualquer forma, somente a marca Eletromóveis não está, de fato, presente em Bragança, quando se consideram as quatro redes de comércio varejista do Nordeste Paraense. Com relação às redes originárias de Belém, a presença é bem mais rarefeita, apenas o grupo Y.Yamada possui loja na cidade, permanecendo ausentes as redes Líder, Visão e Belém Importados (Figura 36). Caracterizando-se, diante disso, uma clara desvantagem em termos de densidade da atividade comercial em comparação à Capanema e à Castanhal.

No que tange aos órgãos públicos com destacada demanda social, Bragança apresenta certa desvantagem em relação à Capanema, que concentra maior oferta de serviços dessa natureza. O secretário municipal de planejamento e coordenação geral, representando a Prefeitura Municipal de Bragança, destacou em entrevista essa desvantagem, citando a agência da Receita Federal e Agência Regional de Trabalho e Emprego, presentes em Capanema e não em Bragança (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Bragança, agosto de 2016).

FIGURA 36: Bragança. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016



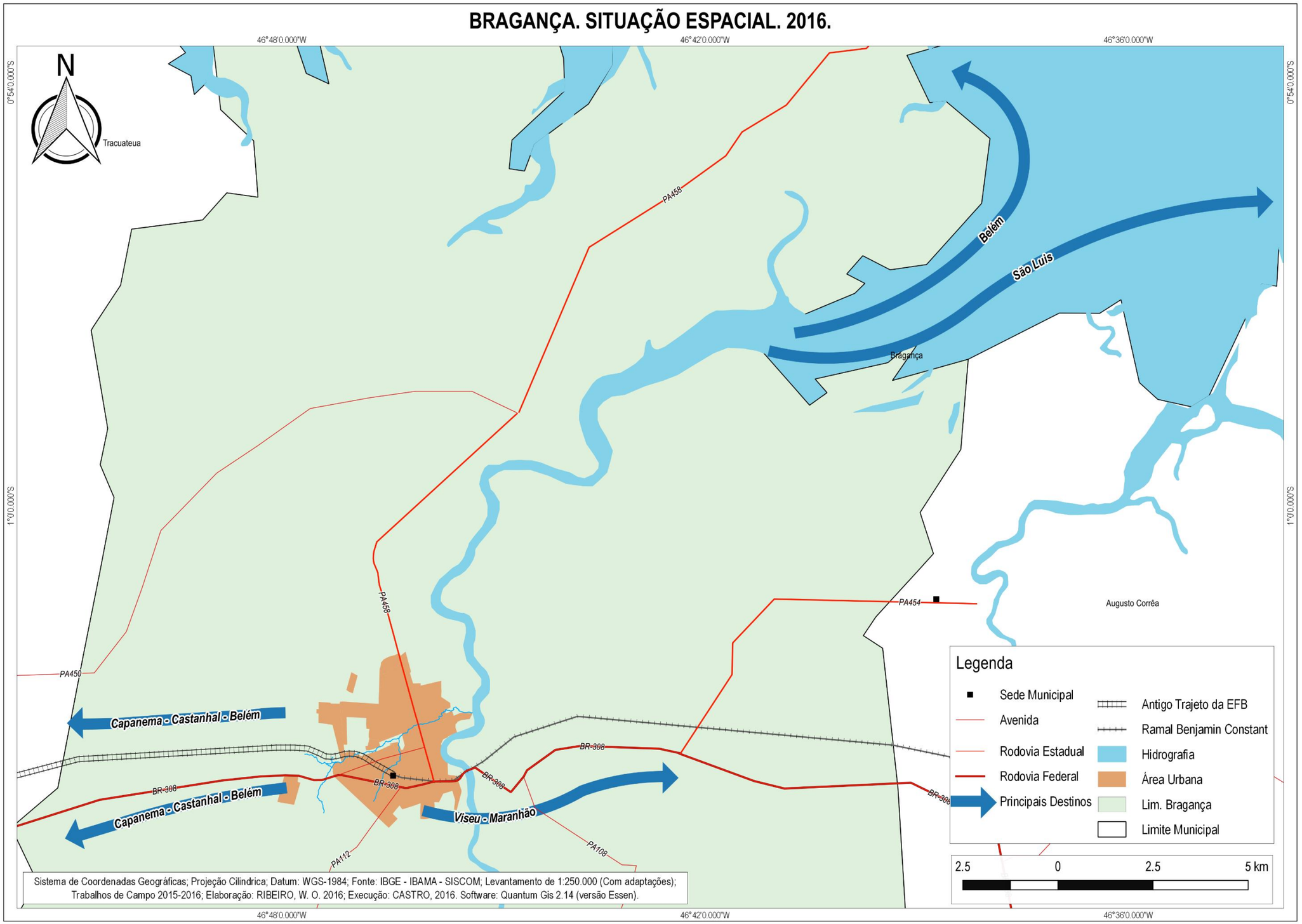
Dos órgãos públicos considerados neste trabalho (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência ou Agência Regional de Trabalho e Emprego, Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN), Bragança possui apenas dois. Uma agência do INSS (Previdência Social), que se volta ao atendimento de uma ampla região, mas sem abarcar nem mesmo a área de influência de Bragança (apresentada a seguir), pois Viseu, que compõe o espaço centralizado por Bragança, também dispõe de uma unidade do INSS. O outro órgão presente em Bragança é o CIRETRAN, a única unidade de atendimento em toda a área de influência de Bragança.

Já em relação aos serviços de educação superior, Bragança se sobressai regionalmente e, juntamente com Castanhal, detêm as melhores condições de oferta desse serviço. Os grandes responsáveis pela razoável quantidade e qualidade da oferta da educação superior na cidade são os Campi da Universidade Federal do Pará – UFPA e do Instituto Federal do Pará – IFPA, que, como normalmente ocorre com esse tipo de serviço, não estão localizados no centro da cidade. Tal como se observa na Figura 36, a UFPA fica relativamente próxima ao centro, contudo, mais ao norte. E o IFPA está bem distante, a oeste do centro da cidade. A oferta desse serviço em Bragança voltará a ser tratada em mais detalhes ao se discutir os deslocamentos por motivo de estudo para o município. Na sequência será enfocada a situação espacial da cidade e a constituição de sua área de influência.

4.2.2 A situação espacial de Bragança e sua área de influência

Bragança, cuja origem remonta a 1622, segundo Tavares (2008), ficando atrás apenas de Belém em termos de antiguidade, possui uma situação espacial privilegiada, mas que passou por consideráveis modificações ao longo do tempo, que se relacionam basicamente aos meios utilizados para os deslocamentos entre as cidades. Pode-se considerar essas modificações da situação espacial como demarcadoras de três momentos: um primeiro, com ligação com as demais cidades basicamente pelo mar; um segundo, com o advento da ferrovia; e um terceiro momento com o funcionamento das rodovias (Figura 37).

FIGURA 37: Bragança. Situação espacial. 2016



A escolha do sítio às margens do rio Caeté para abrigar o povoado inicial que mais tarde se transformará em cidade se deve já às condições de acessibilidade oferecidas. O rio Caeté no trecho de poucos quilômetros entre o oceano atlântico e Bragança é plenamente navegável por pequenas embarcações, servindo bem como entreposto entre as cidades de Belém e de São Luís nos séculos XVII, XVIII e parte do século XIX (ÉGLER, 1961). Como praticamente todas as cidades surgidas nos séculos iniciais de ocupação da Amazônia, a acessibilidade pelo rio era condição para a instalação, diante da inexistência de outros meios de circulação a longas distâncias.

Assim, a situação espacial de Bragança é privilegiada por sua acessibilidade e por sua localização a meio caminho entre Belém e São Luís do Maranhão. Além de possibilitar o desenvolvimento de algumas de suas principais atividades econômicas, como a pesca e a coleta de caranguejo nas extensas áreas de mangue do município.

No início do século XX, ocorrem transformações significativas na situação espacial de Bragança, que além de manter sua importante ligação marítima, soma a essa a ligação ferroviária e na condição de ponta de trilhos. Como já tratado, a Estrada de Ferro de Bragança, construída a partir de Belém desde 1883, apenas chegou a Bragança em 1908, fornecendo, a partir de então, um papel de destaque à cidade no cenário regional. A Figura 38 mostra uma perspectiva da Estação de Bragança nos anos 1950, ponto final da Estrada de Ferro de Bragança. De onde prosseguia apenas um ramal até a Colônia de Benjamin Constant.

FIGURA 38: Bragança. Estação da Estrada de Ferro de Bragança. Década de 1950



FONTE: IBGE (1957).

A situação espacial mais favorável com a ferrovia se expressa na própria produção da cidade, pois o período de funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, com sua extensão alcançando essa cidade, de 1908 a 1965, foi a época de construção dos principais exemplares do patrimônio histórico arquitetônico de Bragança, como pode ser observado no Quadro 19. Dos 13 bens tombados pelo poder público municipal de Bragança até 2009, apenas 5 foram construídos antes do século XX, os 8 restantes têm sua origem nesse século, durante o período de funcionamento da ferrovia, o que evidencia a relevância dessa interligação para a cidade.

QUADRO 19: Bragança. Bens tombados pelo poder público municipal. 2009

	Bem Tombado	Período de construção
1	Igreja de São Benedito	Século XVIII
2	Imóvel do Senhor José Paes Ramos	Século XVIII
3	Catedral de Nossa Senhora do Rosário	Século XIX
4	Antigo Hotel dos Viajantes	Século XIX
5	Antiga Casa da Cultura	Século XIX
6	Antiga Residência Oficial dos Prefeitos	Século XX
7	Imóvel de propriedade dos herdeiros de José Maria Machado Cardoso	Século XX
8	Coreto Pavilhão Senador Antônio Lemos	Século XX
9	Mercado de Carne	Século XX
10	Imóvel Casa Madrid	Século XX
11	Antigo Vice-Consulado de Bragança em Portugal	Século XX
12	Residência de Raymundo N. Ferreira	Século XX
13	Escola Estadual Monsenhor Mâncio Ribeiro	Século XX

FONTE: Lobato (2014).

Assim, fica claro que a Estrada de Ferro de Bragança inseriu a cidade de Bragança em uma situação espacial privilegiada, mais vantajosa do que a vivenciada até então com o acesso fluvial, mesmo porque este se mantém, não é substituído. Entretanto, a partir de 1965, com a desinstalação da ferrovia e a constituição do transporte rodoviário, a situação espacial de Bragança passa por grandes transformações.

Bragança mantém boas condições de acessibilidade. A ligação fluvial deixa de ter relevância com relação aos deslocamentos para as principais cidades. Sua importância está ligada à atividade pesqueira e aos deslocamentos entre Bragança e localidades ribeirinhas próximas. Os principais deslocamentos passam a ser

realizados basicamente pela rodovia, que, desse modo, se configura enquanto o principal elemento a definir a situação espacial da cidade.

Como pode ser observado na Figura 37, Bragança é acessada por algumas rodovias estaduais, que apesar de não promoverem ligação com nenhuma cidade de maior destaque regional, facilitam o acesso de moradores de zonas rurais, tanto de Bragança quanto de outros municípios e de pequenas localidades. Sendo, assim, relevantes à centralidade da cidade na região. Entre essas rodovias estão a PA-450, PA-112 e PA-108, que ligam Bragança a uma extensa zona rural e pequenas localidades. E além dessas também é importante destacar a PA-458, que liga a cidade de Bragança à Vila de Ajuruteua e à praia de mesmo nome. Nessa última rodovia, existe um intenso fluxo de veículos, principalmente no período de férias e feriados prolongados, de todo o Nordeste Paraense e Região Metropolitana de Belém com vistas ao lazer na praia.

Mas a rodovia de maior importância para a situação espacial de Bragança é a BR-308, que num sentido articula Bragança com Capanema e, a partir daí, com todo o Nordeste do Pará e a capital do Estado. E no outro sentido acessa o município de Viseu e o Estado do Maranhão.

Entretanto, apesar da boa acessibilidade rodoviária de Bragança na atualidade, em comparação com a situação espacial que possuía durante o funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, existem perdas, pois, no atual contexto rodoviário outras cidades do Nordeste Paraense, como Capanema e Castanhal, possuem uma melhor inserção, como pode ser observado nas Figuras 42 e 51. Essa situação espacial relevante, mas desvantajosa em relação a outras cidades de destaque na rede urbana do Nordeste Paraense, se reflete na área de influência de Bragança, que apresar de extensa abrande poucas cidades.

De acordo com Beaujeu-Garnier e Chabot (1970, p. 530) “a delimitação das áreas de influência permitirá definir a região urbana, quer dizer, a região existente em torno de cada cidade e que vive em simbiose com ela”[41]. Na região urbana, as influências entre a região e a cidade que a polariza são recíprocas, segundo os autores. Além disso, as influências a partir dessa cidade devem ser superiores a influência de qualquer outra cidade vizinha. Desse modo, para estes autores a área de influência é mais ampla que a região urbana, pois a primeira iria até onde alcança,

[41] No original: “La delimitación de las áreas de influencia permitirá definir la región urbana, es decir, la región existente alrededor de cada ciudad y que vive en simbiosis con ella”.

por exemplo, a oferta de comércio e serviços de uma cidade, mesmo que outra tenha maior expressão no mesmo espaço.

Para efeitos desse trabalho, não se adotará distinção entre área de influência e região urbana, ambas as terminologias serão consideradas com o conteúdo que Beaujeu-Garnier e Chabot (1970) definem para a segunda. Isto é, a área de influência ou região urbana consiste no espaço sob influência direta de uma cidade, sendo esta atuação maior que a de qualquer outra cidade. Esta compreensão também está presente no estudo REGIC 2007 (IBGE, 2008), que estabelece a hierarquia entre as cidades no Brasil e, por conseguinte, expõe a área em que cada cidade de extrato superior a centro local exerce sua influência.

Bragança, reconhecida como pertencente ao extrato de Centro Sub-regional B pela REGIC 2007, exerce influência, além de seu próprio território municipal, sobre as cidades de Augusto Corrêa, Tracuateua e Viseu, como é ratificado pelo estudo Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), por meio do estabelecimento das Regiões Imediatas de Articulação, que correspondem a área de influência das cidades de expressão regional (Figura 39).

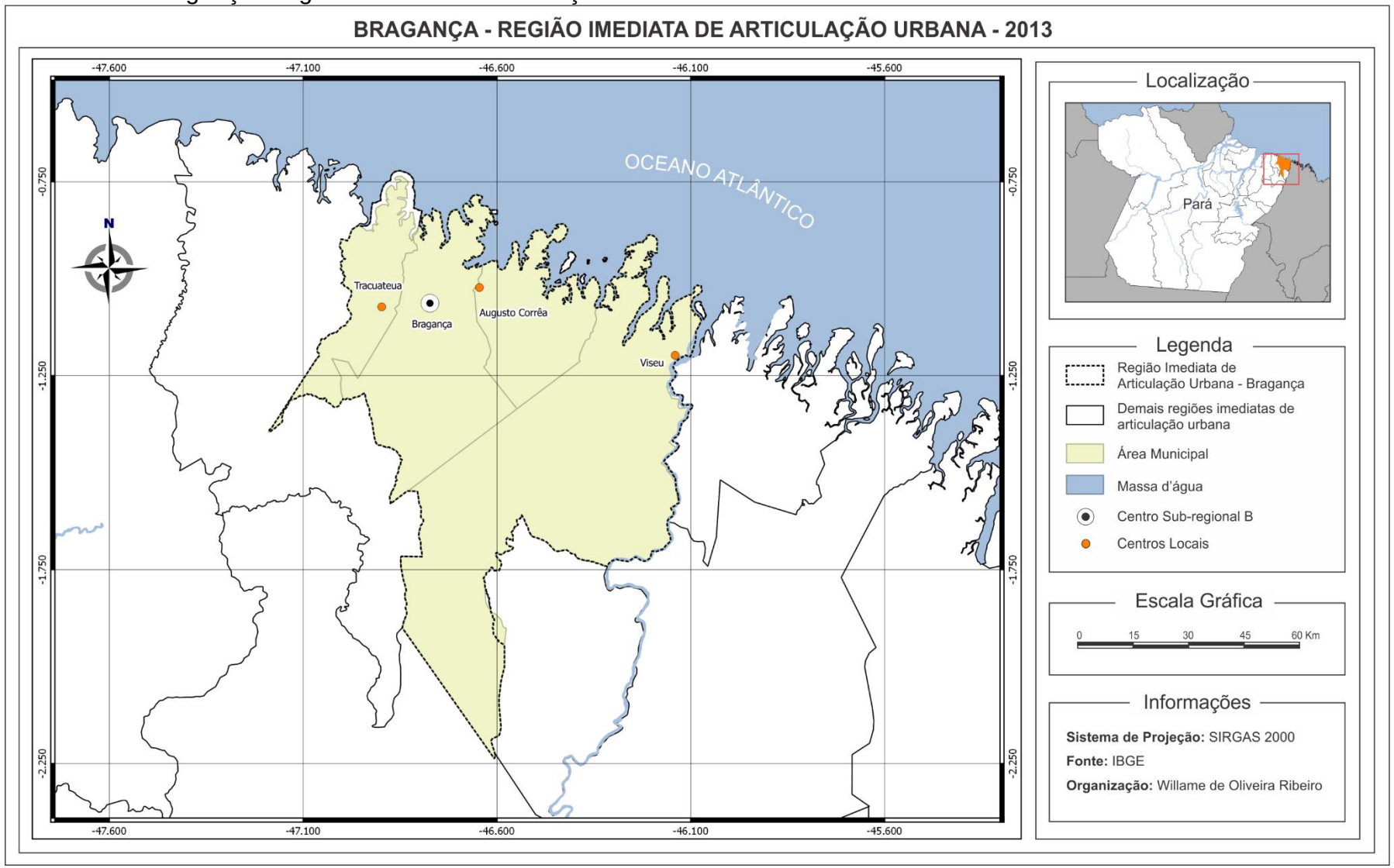
Apesar do número reduzido de cidades polarizadas, bem inferior ao apresentado pelos dois outros Centros Sub-regionais do Nordeste Paraense, Castanhal e Capanema, por se tratarem de municípios com considerável extensão territorial, o que é especialmente verdadeiro para o caso de Viseu, que possui 4.915,073 km^2 de área, a área de influência de Bragança é bastante expressiva em termos de extensão territorial. Como mostra a Tabela 9, a área de influência de Bragança totaliza 9.032,82 km^2, contendo em 2010 uma população de 237.895 habitantes, o que constituía uma densidade demográfica de 26,3 habitantes por km^2, bastante superior à média do Estado do Pará, já apresentada anteriormente.

TABELA 9: Área de influência de Bragança. População e extensão territorial. 2010

Área total	9.032,82 Km^2
População total	237.895 hab.
População urbana	116.514 hab. (49%)
População rural	121.381 hab. (51%)
Densidade demográfica	26,3 hab./km^2

FONTE: IBGE (2010).

FIGURA 39: Bragança. Região imediata de articulação urbana. 2013



FONTE: IBGE (2013).

Quase metade da população de toda a área de influência está no próprio município de Bragança, que possuía, em 2010, 113.227 habitantes, segundo IBGE (2010). Na Tabela 10 é possível observar que isso resulta numa densidade demográfica em Bragança bastante superior à registrada nos demais municípios da área de influência. No caso de Viseu, o município mais extenso, existiam em 2010 apenas 11,54 habitantes por km^2.

Outro dado relevante exposto na Tabela 10 diz respeito à população urbana e rural. À exceção de Bragança, que possuía, em 2010, 64,1% da população municipal vivendo na cidade, todos os demais municípios possuíam uma população rural maior que a urbana. O caso mais extremo é o de Viseu, com 67,6% da população residindo no campo em 2010. Com isso, ao se considerar a área de influência de Bragança em sua totalidade, nota-se, como exposto na Tabela 9, uma ligeira maioria de população rural, que soma 51% da população total dos quatro municípios somados, enquanto que a urbana totaliza apenas 49%.

TABELA 10: Municípios da área de influência de Bragança. Dados populacionais. 2010

Municípios	Extensão territorial (km^2)	População Total	Densid. Demogr. (hab./km^2)	População Urbana	(%) da população urbana	População Rural	(%) da população rural
Bragança	2.091,93	113.227	54,13	72.621	64,1	40.606	35,9
Tracuateua	934,272	27.455	29,39	7.256	26,4	20.199	73,6
Augusto Corrêa	1.091,54	40.497	37,1	18.240	45	22.257	55
Viseu	4.915,07	56.716	11,54	18.397	32,4	38.319	67,6

FONTE: IBGE (2010).

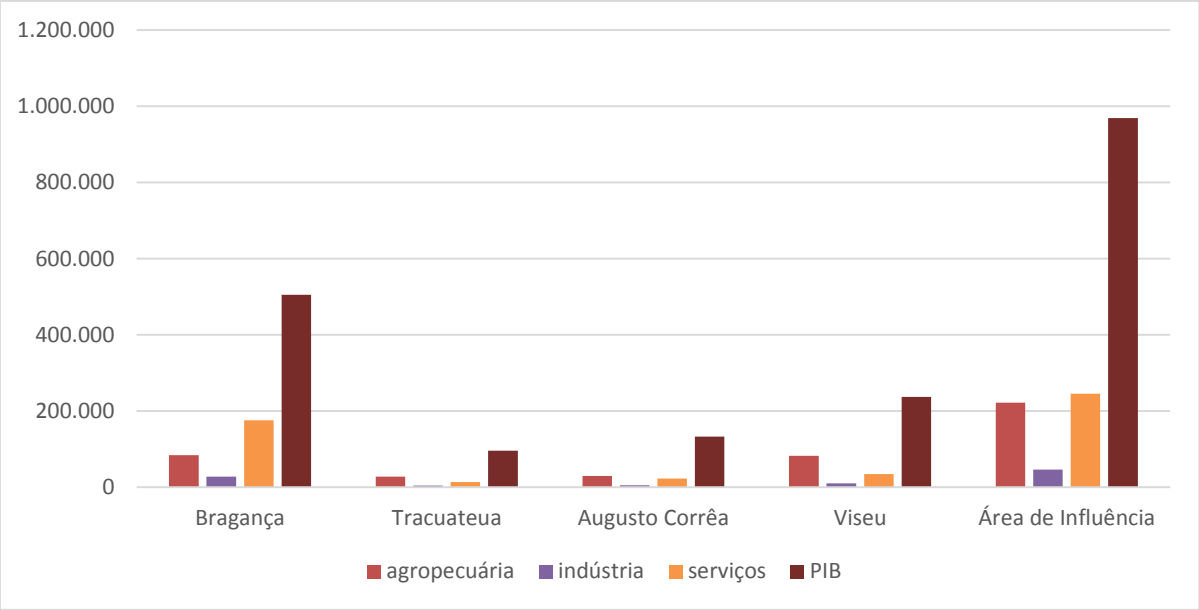
Essa grande expressão da população rural tem rebatimento na economia dos municípios da área de influência de Bragança, pois, como expõem o Quadro 20 e o Gráfico 2, pensando a economia desses municípios enquanto composta por três setores (agropecuária, indústria e serviços), somente Bragança não tinha a agropecuária como o principal setor na composição do seu Produto Interno Bruto – PIB. Os municípios de Tracuateua, Augusto Corrêa e Viseu tinham a agropecuária como o seu principal setor da economia em 2010, como destaque a este último, cujos R$82.026.000 gerados pela agropecuária em 2010 representam quase duas vezes o valor gerado pela indústria e serviços somados.

QUADRO 20: Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010

	Valor adicionado bruto da AGROPECUÁRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto da INDÚSTRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto dos SERVIÇOS (mil reais)	PIB (mil reais)*
Bragança	83.308	27.741	175.097	504.587
Tracuateua	26.935	4.059	13.427	95.234
Augusto Corrêa	29.086	4.256	22.069	132.582
Viseu	82.026	10.025	34.305	236.581
Área de Influência	221.355	46.081	244.898	968.984

* A totalização do PIB é constituída mediante a somatória dos três itens constantes no quadro e do valor adicionado bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, não exposto no quadro.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

GRÁFICO 2: Área de influência de Bragança. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios*. 2010



*Os valores devem ser multiplicados por 1000 reais.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Bragança é o único dos quatro municípios em que o setor de serviços é o mais expressivo na composição do PIB municipal, como pode ser melhor observado no Gráfico 2. Em 2010, segundo dados do IBGE (2016), o valor produzido pelos

serviços foi da ordem de R$175.097.000, enquanto que a agropecuária, também com grande expressão, alcançou R$83.308.000 e a indústria, bem menos importante, gerou R$27.741.000 (Quadro 20). Essa disposição dos setores da atividade econômica em Bragança se relacionam diretamente com o papel de destaque exercido por Bragança na rede urbana, que, enquanto Centro Sub-regional B (IBGE, 2008), oferta serviços a uma vasta área, fortalecendo assim a atividade comercial e de serviços.

Esse quadro resulta na constituição de um espaço urbano mais denso em Bragança do que nos municípios próximos e numa população e economia de feições mais urbanas, mesmo com uma população rural e uma agropecuária bastante significativas, como já visto.

Considerando a totalidade da área de influência de Bragança (Quadro 20 e Gráfico 2), nota-se para 2010 uma participação pouco expressiva da indústria na economia dessa porção espacial e um destaque maior para a agropecuária e para os serviços, que apareciam como o principal setor, mas basicamente pelo destaque de Bragança, já que todos os outros municípios apresentavam uma maior relevância da agropecuária.

4.3 A CIDADE DE CAPANEMA

A área correspondente ao atual município de Capanema, segundo a Prefeitura Municipal de Capanema – PMC (2016), pertencia ao município de Bragança até 1879, quando foi desmembrada e sob a denominação de Quatipuru passou à condição de Vila do respectivo município, por força da Lei nº 934, de 31 de julho de 1879. Contudo, em 1900, de acordo com IBGE (2016), “o Município de Quatipuru e seu território [foi] anexado ao dos municípios de Salinópolis e Bragança” (p. 1). Já em 1902, Quatipuru voltou a existir enquanto município. E neste mesmo ano foi criado o distrito de Capanema, pela lei municipal nº 832, de 24 de outubro de 1902, atrelado à Quatipuru.

Em 1919, com a Lei nº 1802, de 4 de novembro, a Vila de Capanema passou a ser a sede do município de Quatipuru (PMC, 2016), que antes de receber a denominação definitiva de município de Capanema, ainda se chamou Siqueira Campos. Conforme o IBGE (2016), em 1950, o município Capanema era formado por cinco distritos: Capanema, Mirasselvas, Primavera, Quatipuru e Tauari, o que foi

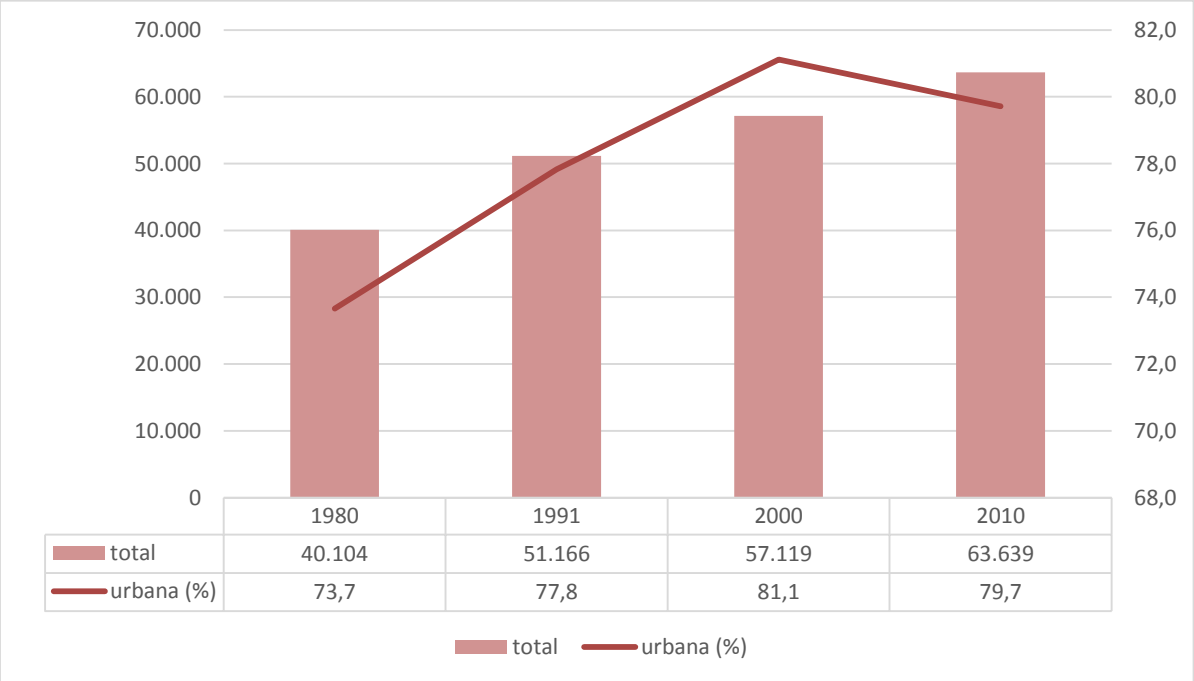
alterado em 29 de dezembro de 1961, por força da Lei estadual nº 2460, que desmembrou de Capanema os distritos de Primavera e Quatipuru para a composição do novo município de Primavera. Assim, desde então o município de Capanema passou a ser composto por três distritos: Capanema, Mirasselvas e Tauari.

Na atualidade, a sede de Capanema se constitui numa das mais importantes cidades do Nordeste Paraense, com uma considerável área de influência, e com uma das maiores densidades de atividades comerciais e de serviços da região. A estruturação desse relevante espaço urbano será tratada no próximo item.

4.3.1 A estruturação do espaço urbano de Capanema

Apesar da privilegiada situação espacial, como será demonstrado mais adiante, e da expressiva centralidade em escala regional, evidenciada por sua considerável área de influência, também explicitada a seguir, Capanema não se constitui num município com grande contingente populacional. Conforme o Gráfico 3, em 1980, possuía uma população de 40.104 habitantes, que passa a 51.166 em 1991. Em 2000, chega a 57.119 habitantes e em 2010 atinge a população de 63.639 habitantes. Assim, Capanema tem mantido um constante, porém pouco acelerado, crescimento populacional.

GRÁFICO 3: Capanema. Evolução da população municipal. 1980 a 2010



FONTE: IBGE (1980, 1991, 2000a, 2010).

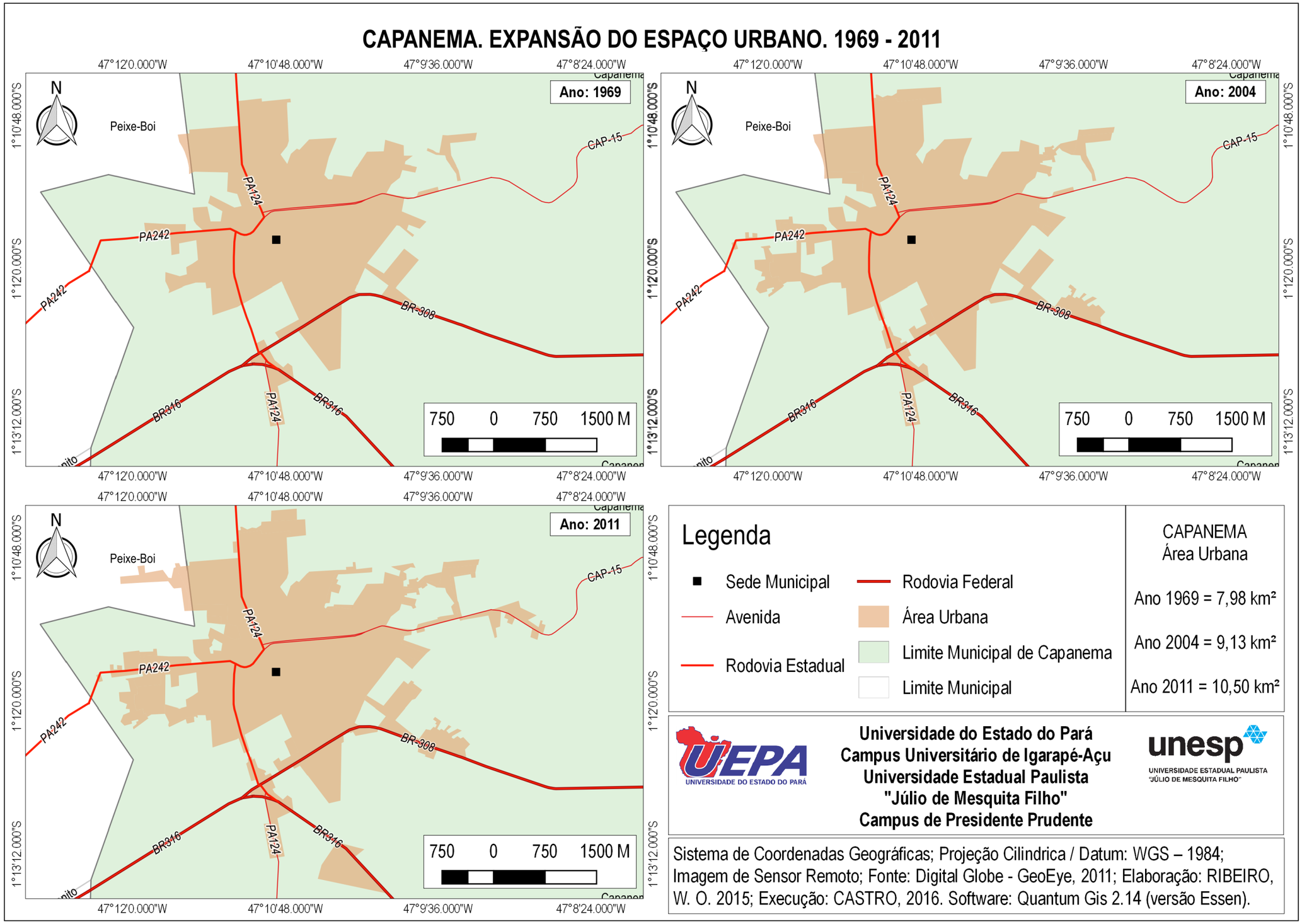
Já a participação da população urbana na total reflete a hegemonia das atividades econômicas tipicamente urbanas, como o comércio e os serviços. E, com isso, já em 1980, Capanema apresentava 73,7% de seu contingente populacional em área urbana, porcentagem que não se modificou tanto deste então, em 1991, era 77,8%, em 2000, subiu para 81,1% e, em 2010, teve uma leve redução, chegando a marca de 79,7% da população total em área urbana. E isso se reflete no dinamismo de seu espaço urbano (Figura 40), bem como na importância de Capanema enquanto relevante centro de comércio e de serviços para a região, contando com destacados serviços encontrados em pouquíssimas cidades do Nordeste Paraense.

Acompanhando essa concentração populacional na cidade, o espaço urbano de Capanema se apresenta mais extenso que o de Bragança, desde o primeiro momento aqui destacado, 1969 (Figura 40). Nesse ano, Capanema possuía 7,98 km^2 de área urbana, em 2004 essa área passa a 9,13 km^2, um acréscimo de 14,4% num período de 35 anos, atestando um pequeno dinamismo na produção do espaço urbano. Em 2011 essa área urbana atinge 10,50 km^2, um crescimento de 15% num período de apenas sete anos, o que demonstra que a expansão urbana de Capanema tem se acelerado nos últimos anos. Após 2011 esse ritmo continua mais acelerado, pois existem novas áreas ocupadas significativamente extensas, representadas por empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV, do governo federal, e por loteamentos privados. Essa expansão tem ocorrido nas adjacências das principais rodovias de acesso à cidade, como a BR-316, a BR-308 e a PA-242.

Da mesma maneira que em Bragança, Capanema não usufrui de subcentros de comércio e serviços, apresentando uma estrutura urbana relativamente simplificada, na qual o centro principal congrega a quase totalidade das atividades geradoras de centralidade, o que acaba reforçando a atração de fluxos em escala regional, já que a facilidade de acesso ao centro e a proximidade entre os diversos serviços favorece um uso mais rápido e eficiente (Figura 41).

Para além do centro, percebe-se uma certa aglomeração de atividades de comércio e de serviços nas principais vias de acesso à cidade, especialmente, no trecho urbano da BR-308 e no perímetro urbano da PA-124, denominado de Avenida João Paulo II.

FIGURA 40: Capanema. Expansão do espaço urbano. 1969-2011



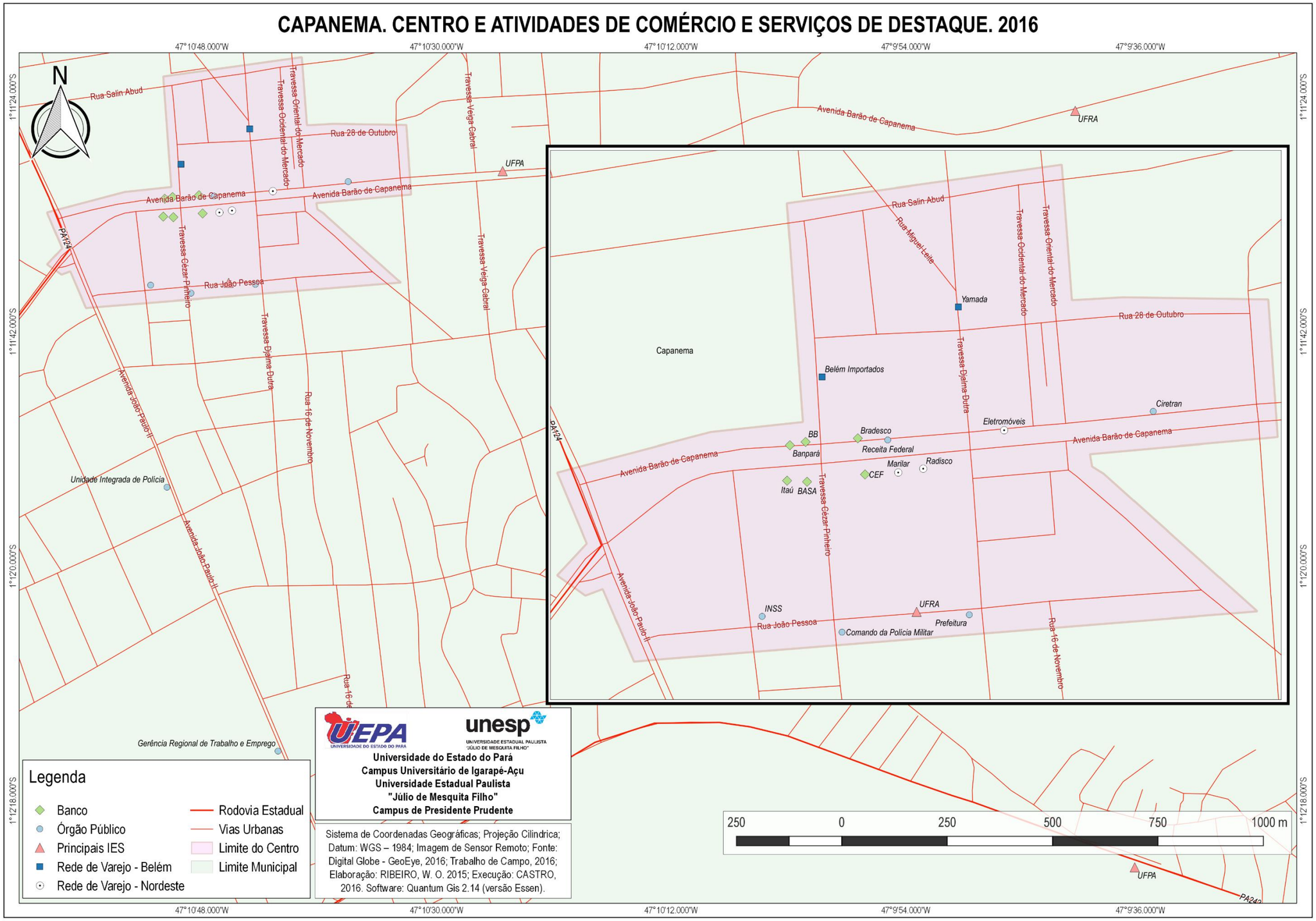
Contudo, a grande maioria das atividades comerciais e dos serviços se aglomera numa área limitada, dando forma ao centro da cidade, que, distintivamente de Bragança e assim como em Castanhal, tem sua disposição orientada por uma avenida principal, a Avenida Barão de Capanema, trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança e local onde ficava a antiga estação ferroviária. Demonstrando, assim, as determinantes implicações da antiga via férrea na estruturação do espaço urbano de Capanema, que apesar de ter sua dinâmica econômica totalmente associada às rodovias, não tem seu centro na BR-308, como provavelmente teria acontecido se a cidade houvesse surgido já no contexto rodoviário. O mesmo se pode dizer de Castanhal em relação a BR-316.

Segundo a Figura 41, o centro de Capanema, disposto nas intermediações da Avenida Barão de Capanema, tem seu limite a oeste nas proximidades da Avenida João Paulo II, a Norte, nas redondezas da própria Barão de Capanema, da travessa Cézar Pinheiro e das ruas Salin Abud e 28 de outubro, a leste, nas adjacências das ruas dos Timbiras e Joaquim Costa, e, a sul, nas imediações da rua João Pessoa. Essa é a área com a maior concentração de atividades comerciais e de serviços.

A alocação das agências bancárias de Capanema ilustra bem a relevância da Avenida Barão de Capanema, já que todas elas se situam ao longo de seu trajeto. Conforme representado na Figura 41, a cidade conta com seis agências, cada qual pertencente a um banco diferente. Assim, encontram-se em Capanema duas agências de bancos públicos nacionais (Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal), duas de bancos públicos regionais (Banpará e Banco da Amazônia) e duas de bancos privados nacionais (Bradesco e Itaú). Em todo o Nordeste Paraense, somente Castanhal, possui mais agências que Capanema, que tem, assim, nesse serviço um grande vetor de centralidade, principalmente, por conta de sua concentrada disposição.

Com relação às redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, a distribuição delas em Capanema é semelhante ao arranjo dos bancos. Das quatro estudadas por este trabalho, três atuam em Capanema (Eletromóveis, Radisco e Marilar) e todas estão localizadas na Avenida Barão de Capanema. A presença dessas redes na cidade é bastante significativa, especialmente, se se considerar que duas delas (Eletromóveis e Radisco) são lá sediadas.

FIGURA 41: Capanema. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016



Quanto às redes de Belém, das quatro estudadas duas se fazem presentes em Capanema, a Belém Importados e a Y.Yamada, que ainda possuía uma segunda loja, fechada recentemente. Essas duas lojas em funcionamento não ficam na avenida principal, mas sim em suas proximidades (Figura 41).

Essas redes de comércio varejista são importantes componentes do comércio de Capanema e são fortemente responsáveis pela centralidade regional da cidade. Em todo o Nordeste Paraense, somente Castanhal dispõe de mais lojas desses grupos, até mesmo Bragança, cidade de expressão regional bem mais antiga, possui menor centralidade que Capanema nesse quesito.

Situação muito parecida ocorre com os órgãos públicos considerados nesse trabalho (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência ou Agência Regional de Trabalho e Emprego, Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN). Capanema aparece em leve desvantagem perante Castanhal, mas em superioridade diante de Bragança, ao possuir os quatro órgãos, porém o atrelado ao Ministério do Trabalho com hierarquia inferior ao instalado em Castanhal.

A Receita Federal, uma das três do Nordeste Paraense, e o CIRETRAN, cuja hierarquia equivalente na região somente é encontrada em Castanhal, estão alocados na Avenida Barão de Capanema e o INSS em suas adjacências. Apenas o prédio da Agência Regional de Trabalho e Emprego fica além dos limites do centro, estando localizada na Avenida João Paulo II, que dá acesso à área central. Além da unidade de Capanema, esse órgão se faz presente apenas em Castanhal, no âmbito da região Nordeste do Pará. Portanto, fica bastante explícita a centralidade regional que Capanema exerce em relação aos serviços públicos.

Com relação aos serviços de educação superior, apesar de Capanema se destacar na região, acaba ficando em desvantagem diante de Castanhal e Bragança, com maiores tradições nesse tipo de serviço e com uma maior diversidade de cursos ofertados. Não obstante, as instituições instaladas em Capanema oferecem a educação superior a uma ampla região, que supera, inclusive, os limites de sua área de influência, já que não coincidem com os cursos oferecidas pelas outras duas cidades. Além disso, das três cidades somente Capanema possui campus da Universidade Federal Rural da Amazônia - UFRA, dois ao todo. A outra instituição relevante nesse segmento em Capanema é a Universidade Federal do Pará - UFPA, que também dispõe de dois campi na cidade. Ambas as instituições com uma unidade

às proximidades do centro e outra mais afastada, em vias de acesso à área central (Figura 41).

A UFRA, cujos campi de Capanema são os únicos em todo o Nordeste Paraense, opera na cidade com seis cursos: Administração, Ciências Contábeis, Agronomia, Bacharelado em Biologia, Licenciatura em Biologia, Engenharia Ambiental (UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DA AMAZÔNIA – CAMPUS DE CAPANEMA, 2016). A UFPA também oferece seis cursos em Capanema: Ciências Contábeis, Ciências Naturais, História, Letras, Matemática, Pedagogia (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ – CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CAPANEMA, 2016a).

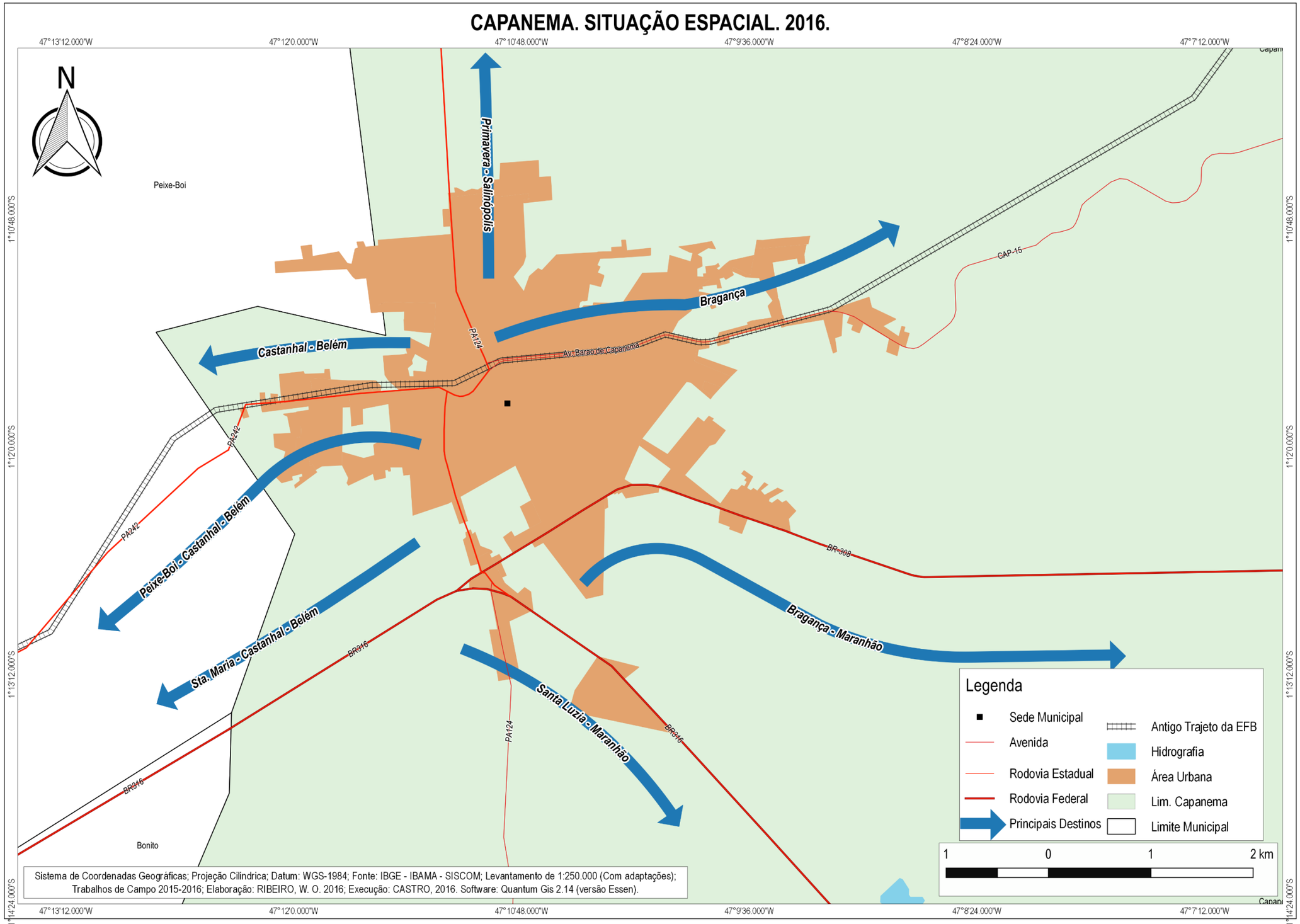
Assim, a educação superior é mais um serviço a compor a centralidade regional de Capanema e a contribuir à conformação de uma importante área de influência da cidade, que, em muito, se deve a sua situação espacial privilegiada, favorecendo o acesso aos serviços oferecidos, como se enfatiza no próximo tópico.

4.3.2 A situação espacial de Capanema e sua área de influência

Diferentemente do processo de formação de Bragança, que constituiu três realidades diferentes em sua situação espacial desde sua fundação até a atualidade, Capanema, com uma história bem mais recente, cujo fortalecimento se insere no contexto da Estrada de Ferro de Bragança, no início do século XX, nunca possuiu articulação importante com o rio ou com o mar.

Não sendo uma cidade litorânea e também não possuindo em seu território rios de grande relevância para a navegação ou para a extração de recursos, o crescimento do núcleo urbano está incialmente associado à existência da Estação da EFB. Com isso, pode-se considerar que ao longo da formação da cidade se constituíram duas situações espaciais, cada uma relacionada a um contexto histórico específico: a primeira relacionada a EFB e a segunda com o advento e a proliferação das rodovias (Figura 42). Nos dois momentos Capanema ocupou uma posição no espaço relacional que lhe concedeu centralidade e importância enquanto uma cidade de expressão regional.

FIGURA 42: Capanema. Situação espacial. 2016



Apesar de ter surgido antes da EFB, o núcleo urbano que constituirá depois o município de Capanema ganhou densidade com o advento da ferrovia. Para Lima (2015) “[...] a cidade de Capanema não pode ter suas funções econômicas, políticas e sociais, desvinculadas de suas interações com a E.F.B.” (p. 84).

Ressalta Lima (2015) que a própria organização do espaço urbano se deu de acordo com a ferrovia e os interesses e necessidades a ela associados, como fica explícito em suas palavras:

> [...] a própria formação arquitetônica e de acesso à área urbana desse município foi estabelecida tendo como epicentro a linha férrea, responsável por atender às necessidades comerciais dos habitantes e fiscais do Estado e para o atendimento dos demais serviços urbanos, como educação e saúde. (LIMA, 2015, pp. 84-85).

Como resultado dessa realidade, a Avenida Barão de Capanema (Figura 43), por onde passava a linha férrea e onde estava localizada a estação, até hoje é a mais importante da cidade, por concentrar a maior parte do comércio e dos serviços, que, em meados do século XX já eram razoavelmente densos e de expressão regional, isto é, já atendiam a outras localidades para além do território municipal (Figura 44).

FIGURA 43: Capanema. Perspectiva da Avenida Barão de Capanema a partir da Estação. Década de 1950



FONTE: Lima (2015).

A organização espacial associada à Estrada de Ferro de Bragança envolvendo a hierarquização entre estações e paradas, que também resultou numa hierarquização dos núcleos urbanos, e o certo distanciamento entre esses pontos de

embarque e desembarque no trem, construíram em Capanema uma situação espacial vantajosa. Segundo Lima (2015) essa condição de Capanema possibilitou que ela se diferenciasse cada vez mais das localidades próximas por seu papel econômico, por suas edificações e mesmo pelo modo de vida de sua população. Argumentando em favor da situação espacial privilegiada de Capanema e da consequente centralidade alcançada pela cidade na região, assim se pronuncia o autor:

> Fixada em região privilegiada, em virtude de estar rodeada por diversas localidades e municípios próximos, a cidade de Capanema, foi, ao longo das primeiras décadas do século XX, ganhando novos espaços que condiziam com a condição de núcleo urbano fornecedor de serviços e mercadorias para as comunidades vizinhas. Uma das construções símbolos desse processo foi o "edifício do mercado público da sede municipal, inaugurado em 1955. Outra foi a do Fórum, em 1950, fruto da criação da Comarca de Capanema, a partir da "Lei nº 189, de 20 de dezembro de 1949" [...]. (LIMA, 2015, p. 85).

FIGURA 44: Capanema. Grande movimento no centro comercial. Década de 1950



FONTE: Lima (2015).

Desse modo, Capanema, desde a primeira metade do século XX, com o pleno funcionamento da EFB, já possuía uma situação espacial privilegiada, uma vez possuindo uma estação da ferrovia, que, como já explicado anteriormente, era dotada de uma infraestrutura mais complexa que as paradas, além de uma série de serviços públicos e privados e de um comércio dinâmico. Com isso, Capanema já conseguia polarizar as localidades rurais e cidades próximas, constituindo-se, assim, enquanto um centro de comércio e serviços da região.

O surgimento das rodovias e a desinstalação, em 1965, da EFB constituiu um novo momento dessa situação espacial de Capanema, mas sem romper com a condição privilegiada alcançada pela cidade, que passa a ser um entroncamento de uma série de rodovias (Figura 42), a principal delas é a rodovia BR-316, conhecida

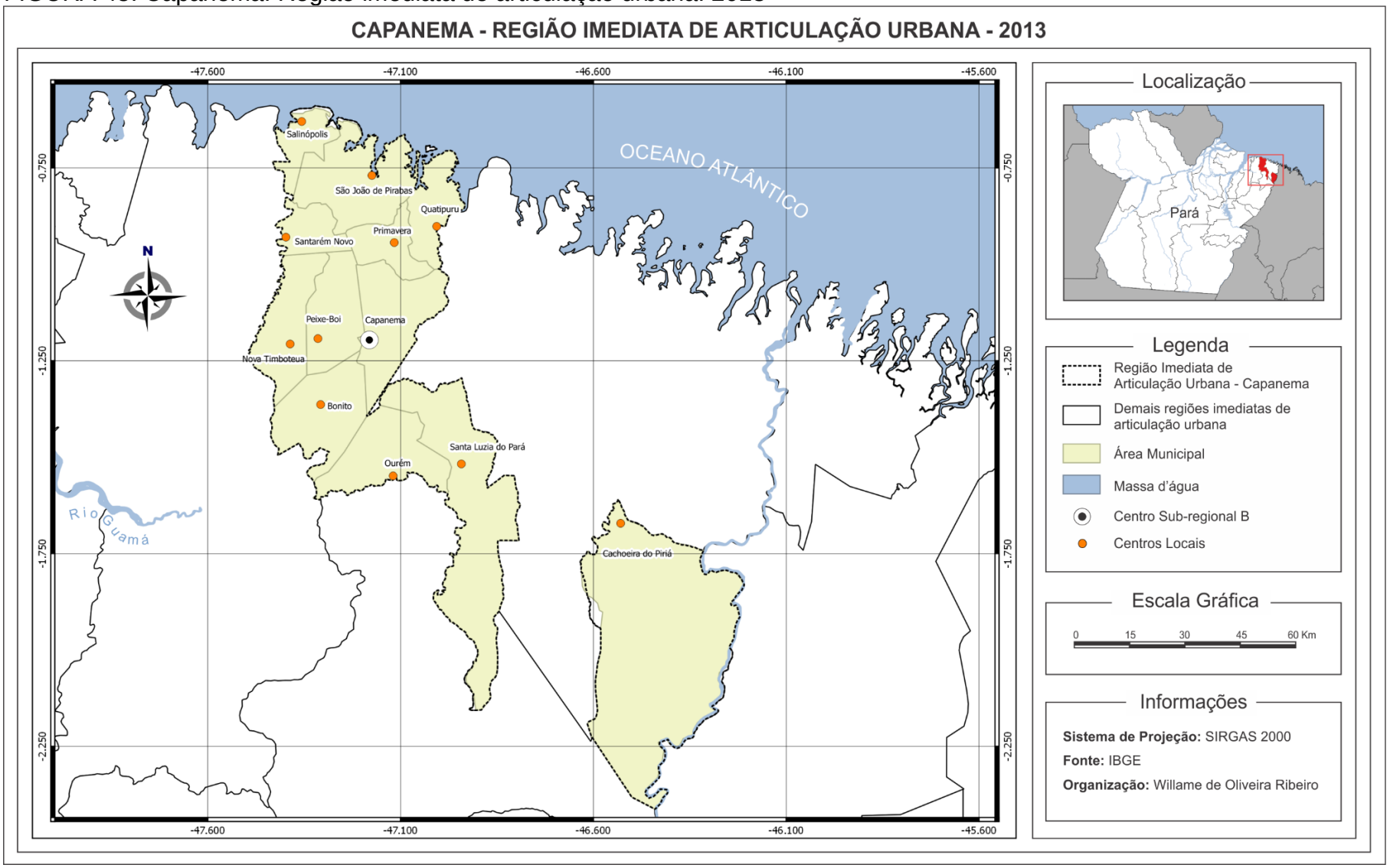
como Pará-Maranhão, o que levou Siqueira (2008, p. 77) a definir a “posição geográfica” da cidade como “a desembocadura da rodovia Pará-Maranhão”. Essa rodovia liga a capital paraense ao Nordeste brasileiro, perpassando boa parte do Nordeste do Pará.

Outra rodovia importante a passar pela cidade de Capanema é a BR-308, que liga Capanema aos municípios de Bragança, Tracuateua, Augusto Corrêa e Viseu e prossegue para o Estado do Maranhão. A PA-242, que coincide com parte do trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança e liga Capanema à Peixe-Boi, Nova Timboteua, Igarapé-Açu e Castanhal, ganhou mais importância nos últimos anos com a conclusão de sua pavimentação. Funciona como uma boa alternativa para acessar cidades importantes como Castanhal e Belém, além de possibilitar a ampliação da influência de Capanema sobre as cidades mais próximas. E, por fim, para completar o quadro das principais rodovias que se interligam à Capanema, tem-se a PA-124 que dá acesso às cidades de Salinópolis e São João de Pirabas, ambas no litoral, bem como à Primavera e Quatipuru (Figura 42).

Desse modo, levando em conta a realidade amazônica enquanto marcada pela rarefação das ligações rodoviárias, considera-se que Capanema possui uma privilegiada inserção na malha rodoviária, principalmente porque não se está falando de vias precárias, mas de estradas pavimentadas e com boas condições de uso. E isso, na atualidade fornece à cidade uma situação espacial favorável ao exercício de uma centralidade principalmente relacionada à oferta de serviços e ao comércio que abrange diversos municípios próximos. Com isso, a condição de entroncamento rodoviário e a fluidez para os deslocamentos de pessoas e mercadorias que disso resulta, dá à Capanema condições de constituir uma área de influência cada vez mais relevante, já que possui vantagens, em termos de acessibilidade, com relação a cidades com tradicionais papéis regionais, como é o caso de Bragança.

Como já dito, neste trabalho área de influência e região urbana são considerados termos indistintos e que se referem ao espaço cujas relações são majoritariamente com uma certa cidade, que assim é a constituidora da área de influência. No Brasil, o estudo Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013), define os contornos dessas áreas de influência das cidades quando estabelece as Regiões Imediatas de Articulação Urbana. A Figura 45 representa a área de influência de Capanema ou a Região Imediata de Articulação Urbana de Capanema, como prefere IBGE (2013).

FIGURA 45: Capanema. Região imediata de articulação urbana. 2013



FONTE: IBGE (2013).

A área de influência de Capanema, por este estudo, é formada por 11 cidades, além de Capanema. São elas: Salinópolis, São João de Pirabas, Quatipuru, Primavera, Santarém Novo, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Bonito, Ourém, Santa Luzia do Pará e Cachoeira do Piriá.

A base desse estudo é a REGIC 2007 (IBGE, 2008), entretanto, algumas adaptações foram realizadas para fornecer a maior contiguidade possível às regiões. Com essa intenção, Salinópolis e São João de Pirabas, que são definidas pela REGIC 2007 como cidades sob influência direta de Belém, por manterem fortes vínculos com a metrópole, foram na Divisão Urbano Regional incorporadas à Região Imediata de Articulação Urbana de Capanema, cidade com a qual elas também possuem fortes interações. Com isso, a contiguidade foi garantida. O mesmo não se pode dizer em relação à Cachoeira do Piriá que, como mostra a Figura 45, é descontínua ao restante da área de influência de Capanema, já que entre as duas porções existe o território municipal de Viseu, integrante da área de influência de Bragança.

O total de 12 cidades na área de influência de Capanema, incluindo a cidade polarizadora, é considerado um número expressivo para a realidade amazônica, sendo muito superior, por exemplo, ao número apresentado pela área de influência de Bragança, formada apenas por 4 cidades. Entretanto, a extensão territorial resultante da somatória dos territórios municipais sediados por essas cidades não é tão expressiva assim, sendo inclusive inferior à extensão territorial da área de influência de Bragança, apesar de possuir maior contingente e densidade populacionais. A Tabela 11 mostra que a área sob influência de Capanema totaliza 8.279,49 Km^2 de extensão territorial e uma população de 247.900 habitantes, equivalendo a uma densidade demográfica de 29,9 hab./km^2 (IBGE, 2010).

TABELA 11: Área de influência de Capanema. População e extensão territorial. 2010

Área total	8.279,49 Km^2
População total	247.900 hab.
População urbana	143.302 hab. (57,8%)
População rural	104.598 hab. (42,2%)
Densidade demográfica	29,9 hab./km^2

FONTE: IBGE (2010).

Essa densidade populacional da área de influência de Capanema é bem alta se comparada à média do Estado do Pará e se deve ao grande número de cidades e também à considerável ocupação populacional do campo, muito marcado pelas pequenas propriedades rurais, como um resultado das políticas de colonização da chamada Região Bragantina a partir de minifúndios, na primeira metade do século XX. Com isso, a população rural, que soma 104.598 habitantes, representa 42,2% da população de toda a área de influência, demonstrando uma importância social muito grande do campo, que não se traduz em grande expressão econômica da agropecuária, superada pela indústria e pelo comércio/serviços, como mostra o Quadro 21. Isso se deve à grande presença de atividades de subsistência nas propriedades rurais, que apesar de resultarem na fixação da sociedade no campo não possuem forte significado na produção econômica.

Mas a maior parte da população, 143.302 habitantes ou 57,8% da população total, está mesmo nas cidades, demonstrando a maior relevância das atividades econômicas urbanas na área de influência, principalmente por conta das cidades mais importantes, como Salinópolis e Capanema, pois vários municípios, especialmente os menos populosos, possuem população rural superior à urbana (Tabela 12). É o caso de Bonito, com 71,9% de população rural, de Cachoeira do Piriá, com 79,1% de população rural, de Nova Timboteua, como 59,6%, de Ourém, com 54,4%, de Quatipuru, com 57,2%, de Santa Luzia do Pará, com 55,2% e de Santarém Novo, com 70,5% de população rural.

Assim, os municípios com maioria de população urbana são a minoria: Capanema, com 79,7% de população urbana, Peixe-Boi, com 53,1%, Primavera, com 62,2%, Salinópolis, com 89,2% e São João de Pirabas, com 50,8% de população urbana. Mas apesar de serem a minoria, esse conjunto detém as duas cidades mais importantes, Capanema e Salinópolis, que por possuírem os maiores contingentes e densidades populacionais, acabam fornecendo à área de influência como um todo uma maioria de população urbana.

A grande responsável pela superioridade da população urbana da área de influência é a atividade econômica urbana de Capanema, especialmente comércio e serviços, decisivos à fixação de pessoas na cidade de Capanema e também em Peixe-Boi e Primavera, que são as cidades com maiores interações espaciais com Capanema. Por sua vez, Salinópolis tem sua vida urbana muito associada à atividade sazonal do turismo de veraneio, que constitui uma importante densidade de atividades

comerciais e de serviços. São João de Pirabas, por sua proximidade, em parte também se insere nessa realidade de Salinópolis.

TABELA 12: Municípios da área de influência de Capanema. Dados populacionais. 2010

Município	Extensão territorial (km²)	População Total	Densid. Demogr. (hab./km²)	População Urbana	(%) da população urbana	População Rural	(%) da população rural
Capanema	614,693	63.639	103,53	50.732	79,7	12.907	20,3
Bonito	586,737	13.630	23,23	3.827	28,1	9.803	71,9
Cachoeira do Piriá	2.461,97	26.484	10,76	5.532	20,9	20.952	79,1
Nova Timboteua	489,852	13.670	27,91	5.520	40,4	8.150	59,6
Ourém	562,387	16.311	29	7.438	45,6	8.873	54,4
Peixe-Boi	450,222	7.854	17,44	4.169	53,1	3.685	46,9
Primavera	258,6	10.268	39,71	6.391	62,2	3.877	37,8
Quatipuru	326,113	12.411	38,06	5.313	42,8	7.098	57,2
Santa Luzia do Pará	1.356,12	19.424	14,32	8.693	44,8	10.731	55,2
Santarém Novo	229,51	6.141	26,76	1.809	29,5	4.332	70,5
Salinópolis	237,738	37.421	157,4	33.391	89,2	4.030	10,8
São João de Pirabas	705,542	20.647	29,26	10.487	50,8	10.160	49,2

FONTE: IBGE (2010).

QUADRO 21: Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010

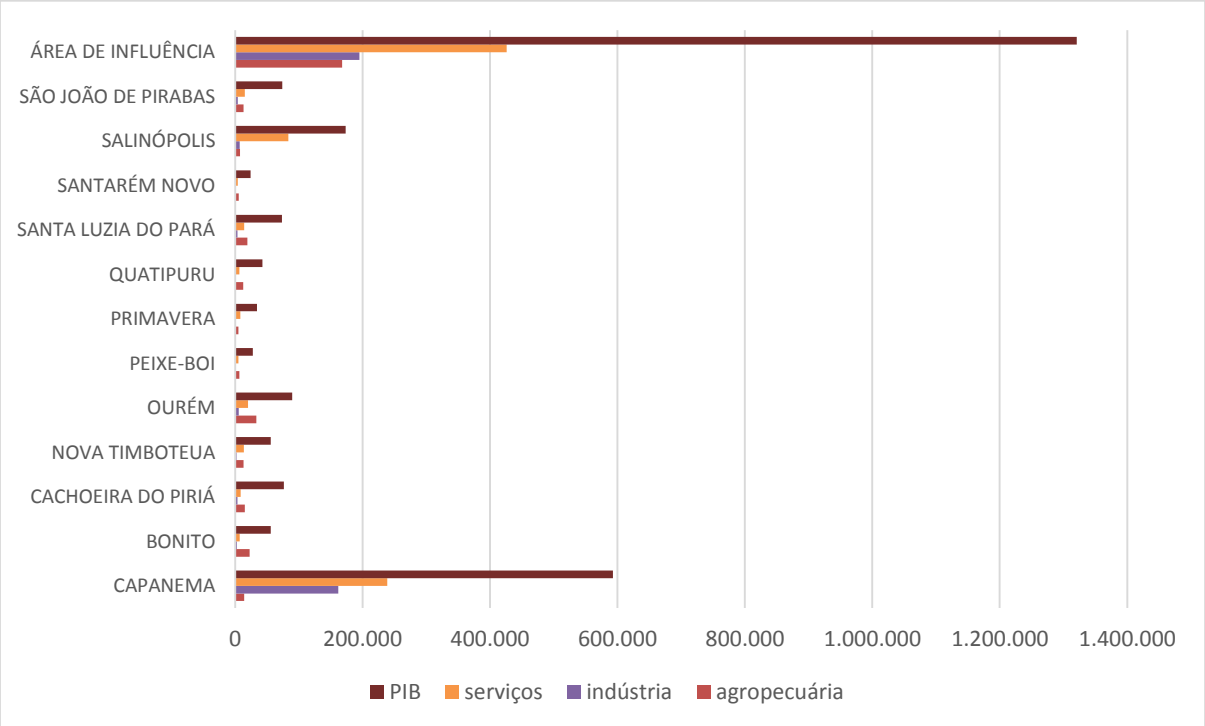
	Valor adicionado bruto da AGROPECUÁRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto da INDÚSTRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto dos SERVIÇOS (mil reais)	PIB (mil reais)*
Capanema	14.137	161.831	238.972	592.735
Bonito	22.664	2.500	7.179	56.054
Cachoeira do Piriá	15.086	3.592	8.871	76.471
Nova Timboteua	13.266	2.227	13.642	55.695
Ourém	33.343	5.424	20.376	89.321
Peixe-Boi	6.610	1.254	4.963	27.828
Primavera	5.002	1.226	8.076	34.543
Quatipuru	12.559	1.003	6.720	42.708

Santa Luzia do Pará	19.018	3.528	14.257	73.614
Santarém Novo	5.472	909	3.946	24.196
Salinópolis	7.864	7.229	83.758	173.421
São João de Pirabas	12.974	4.225	15.459	74.081
Área de influência	167.995	194.948	426.219	1.320.667

* A totalização do PIB é constituída mediante a somatória dos três itens constantes no quadro e do valor adicionado bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, não exposto no quadro.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Como demonstram o Quadro 21 e o Gráfico 4, comércio e serviços representam o principal setor econômico de toda a área de influência de Capanema, somando R$ 426.219.000, seguido pela indústria, com R$ 194.948.000 e pela agropecuária, com R$ 167.995.000. Assim, o setor de comércio e serviços é o que mais contribui à composição do PIB da área de influência de Capanema, que totaliza R$ 1.320.667.000.

GRÁFICO 4: Área de influência de Capanema. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios*. 2010



*Os valores devem ser multiplicados por 1000 reais.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Com um PIB de R$ 592.735.000, Capanema é responsável por quase metade do PIB de toda a sua área de influência. O Gráfico 4 explicita a supremacia desse município diante dos demais componentes de sua área de influência.

A agropecuária é o principal setor econômico em vários municípios da área de influência, como Bonito, Cachoeira do Piriá, Ourém, Peixe-Boi, Quatipuru, Santa Luzia do Pará e Santarém Novo, mas não é o principal setor econômico do conjunto porque os municípios de maior produção econômica, Capanema e Salinópolis têm larga vantagem do setor de comércio e serviços, que totaliza no primeiro município R$ 238.972.000 e no segundo R$ 83.758.000. A indústria, que aparece no total da área de influência superada apenas por comércio e serviços, deve esse destaque basicamente à Capanema, que com R$ 161.831.000 de valor adicionado bruto, é responsável pela quase totalidade da produção da área de influência.

4.4 A CIDADE DE CASTANHAL

A cidade de Castanhal usufrui de uma situação espacial muito favorável no âmbito da rede urbana amazônica, como será discutido posteriormente, especialmente por sua acessibilidade rodoviária. Apesar da sua dinâmica econômica atual estar atrelada às rodovias, especialmente à BR-316, a origem do núcleo urbano está relacionada “[...] ao processo de colonização empreendido pela Província do Estado do Pará, entre 1875 e 1914, com o propósito de povoar a área [...]” entre as cidades de Bragança e Belém e, assim, garantir o fornecimento de produtos agrícolas a esta última, como explicado por Souza (2008, p. 75).

Como já visto no capítulo dois, o processo de colonização dessa região, conhecida como Região Bragantina, foi marcado pela instalação da Estrada de Ferro de Bragança, às margens da qual se desenvolveram diversos núcleos urbanos, como o de Castanhal e também de seu Distrito, a Vila do Apeú.

De acordo com a Prefeitura Municipal de Castanhal - PMC (2014), mesmo antes da chegada dos trilhos ao núcleo de Castanhal, já se verificava um grande crescimento da localidade motivado pelo comércio e pela agricultura ao passo que “[...] aumentava o número de famílias as quais se fixavam na esperança de que os trilhos chegassem a esse local ou mesmo a conclusão total da estrada” (p. 01). Com a chegada dos trilhos e o consequente crescimento, o núcleo é logo elevado à

categoria de Vila, por força da Lei nº. 646, de 06 de junho de 1899, mas tendo sua instalação solene em 15 de agosto de 1901.

Entretanto, mediante a Lei nº 957, de 1º de novembro de 1905, o território da Vila foi reincorporado ao Município de Belém. A autonomia municipal somente ocorreu em 28 de janeiro de 1932, por meio da Lei nº 600. Segundo a Confederação Nacional de Municípios - CNM (2014, p. 01),

> a reordenação dos quadros da divisão territorial do Estado, realizada nos anos de 1936 e 1937, assim como o anexo ao Decreto-Lei Estadual Nº 2.972, de 31 de março de 1938, reconhecem a existência do Município e lhe outorgam, como patrimônio, as áreas de sua sede, mais as de Apeú, Anhanga e Inhangapi.

Ainda de acordo com a CNM (2014), em 1943, devido o Decreto-Lei Estadual Nº 4.505, que entrou em vigor em 1944, o Município de Castanhal perdeu os territórios de Anhanga, atual São Francisco do Pará, e Inhangapi, que passaram a categoria de municípios; deixando Castanhal com apenas o Distrito do Apeú, além de sua própria sede.

Entre as cidades que compõem o Nordeste Paraense, Castanhal é aquela que possui o espaço urbano mais denso, inclusive sendo marcada por um rápido processo de expansão, que, entretanto, não rompe com sua estrutura monocêntrica, como explanado a seguir.

4.4.1 A estruturação do espaço urbano de Castanhal

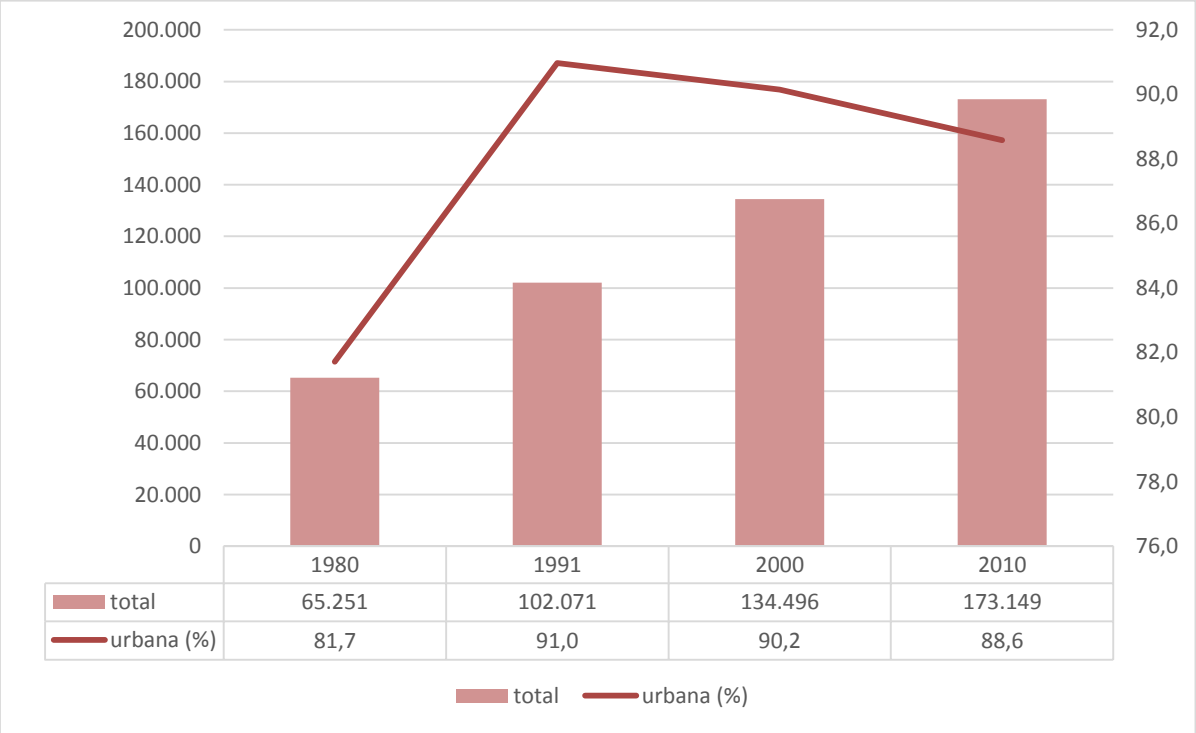
Alves (2012) organiza o processo de formação do espaço urbano de Castanhal em quatro fases. A primeira fase, de 1870 a 1883, anterior à instalação da Estrada de Ferro de Bragança, foi representada pela constituição do embrião do núcleo urbano de Castanhal. A segunda fase, de 1883 a 1960, compreende o pleno funcionamento da ferrovia e teve grande importância na estruturação urbana, pois resultou em grande adensamento populacional e na implantação de equipamentos urbanos.

A terceira fase, de 1960 a 1990, foi marcada pela substituição do eixo ferroviário pelo rodoviário, é ainda mais relevante na formação da cidade, pois há um grande aumento do contingente populacional e da infraestrutura urbana, o que, inclusive, cria uma visibilidade regional para o processo de desenvolvimento de Castanhal, que passa então a ser conhecida como cidade modelo.

A quarta e atual fase, de 1990 aos dias atuais, se caracteriza pelo aprofundamento das inter-relações entre Castanhal e Belém, o que também se expressa no eixo rodoviário, com a duplicação da BR-316 no trecho entre as duas cidades citadas, e é formalmente reconhecido por meio da inclusão de Castanhal na Região Metropolitana de Belém - RMB em 2011 (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ, 28 DE DEZEMBRO DE 2011, CADERNO 2, p. 8).

Nas últimas décadas, Castanhal conheceu um incremento significativo de sua população e um rápido processo de expansão de sua malha urbana. O Gráfico 5 mostra um constante aumento da população municipal, acompanhado da expansão da população em áreas urbanas em detrimento dos residentes em áreas rurais.

GRÁFICO 5: Castanhal. Evolução da população municipal. 1980 a 2010



FONTE: IBGE (1980, 1991, 2000a, 2010).

Assim, em 1980 Castanhal contava com uma população de 65.251 habitantes; em 1991 a população alcançou o número de 102.071 habitantes e em 2000 já era da ordem de 134.496 habitantes. Em 2010 essa população chegou a 173.149 habitantes (IBGE, 1980, 1991, 2000a, 2010). Já em 1991, alcançava o índice de 91% da população residindo em áreas urbanas, que se reduziu levemente nas décadas posteriores, porém mantendo a condição de Castanhal enquanto município

com forte urbanização da população (TRINDADE JÚNIOR, 2006), em coerência com a maior expressividade de suas atividades econômicas urbanas, como o setor de comércio e serviços.

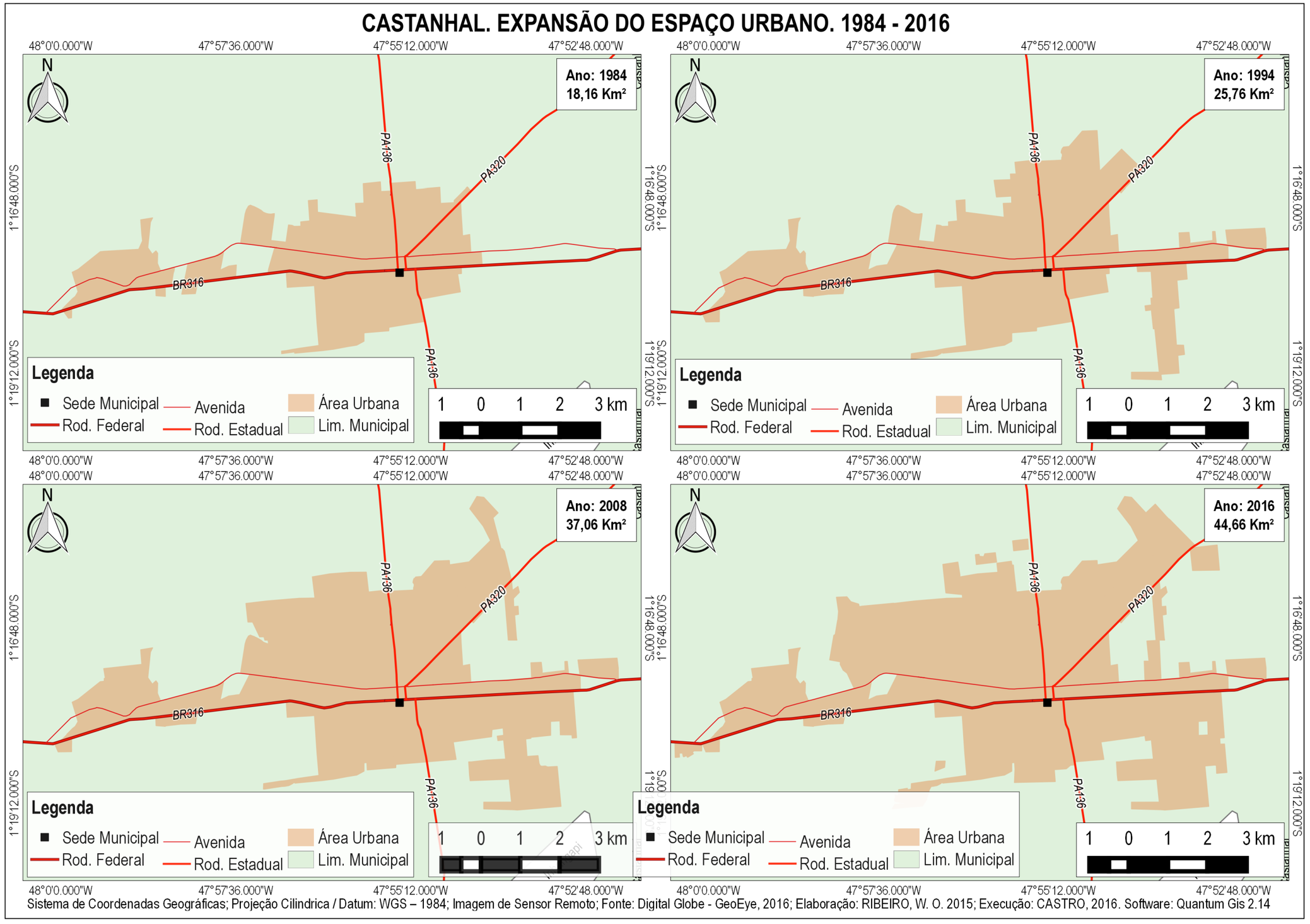
Todo esse incremento populacional, principalmente diante da forte urbanização da população, se refletirá numa acentuação da expansão da malha urbana de Castanhal. Em 1984, Castanhal possuía 18,16 km^2 de área urbana, extensão bem maior que a área urbana atual de Bragança e Capanema. Em 1994, essa área passa a ser de 25,76 km^2, um crescimento de 41,8% em dez anos. Em 2008, chega a 37,06 km^2, 43,9% maior que em 1994. E em 2016, o espaço urbano de Castanhal atinge 44,66 km^2, com um crescimento de 20,5% em relação a 2008, um intervalo de apenas oito anos (Figura 46).

Assim, o espaço urbano de Castanhal se amplia num ritmo bem superior ao registrado nas cidades de Capanema e Bragança, além de possuir na atualidade uma área urbana mais de quatro vezes maior que a dessas cidades.

A expansão ocorre a partir da ampliação dos espaços periféricos da cidade, cuja origem está na atuação de uma diversidade de agentes: o Estado, por meio da construção de Conjuntos Habitacionais na periferia; os promotores imobiliários, através da conversão de área rural em urbana a partir de loteamentos, em geral, com infraestrutura precária, e os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 1995), que por meio da ocupação de terras e do mecanismo da autoconstrução dão origem a assentamentos precários. Nenhuma cidade do Nordeste Paraense, incluindo as de expressão regional, como Capanema e Bragança, se aproxima do dinamismo do espaço urbano de Castanhal, que se expandiu em 145,9% de 1984 a 2016 (Figura 46), em grande parte, mediante a dilatação das periferias[42], acompanhando os eixos de circulação. Neste caso, três ganham destaque: o eixo da BR-316, a sudeste da cidade; o eixo da PA-320, em direção a São Francisco do Pará, a nordeste da malha urbana; e o eixo da Rodovia Transcastanhal, a noroeste.

[42] Chaveiro e Anjos (2007) explicam que a definição de periferia não se reduz à noção geométrica da distância em relação ao centro da cidade. Segundo eles, a periferia se caracteriza por um cotidiano particular, muito marcado pelos dramas e problemas sociais. Na realidade brasileira atual, não são raros os casos em que a definição da periferia pela distância do centro se torna problemática, já que diversos processos atuam na valorização de áreas da cidade, criando atrativos em locais distantes do centro, deslocando população de média e alta renda para essas áreas e, portanto, as desvirtuando enquanto periféricas. Entretanto, não é isso que se observa em Castanhal, onde, por enquanto, a distância para o centro ainda é um bom critério na definição da periferia.

FIGURA 46: Castanhal. Expansão do espaço urbano. 1984-2016



Como se observa na Figura 46, os dois primeiros eixos têm muita importância na expansão urbana de 1984 a 1994, e estão relacionados tanto à constituição de conjuntos habitacionais quanto à expansão pela ocupação de grupos sociais excluídos e o desenvolvimento da autoconstrução. Nesse caso, vale frisar o bairro do Jaderlândia, eixo sudeste, originado de uma ocupação em 1985, um dos bairros mais populosos de Castanhal e que apresenta características típicas de uma periferia urbana, concentrando pobreza, violência, precários serviços públicos etc.

No período de 1994 a 2008 se verifica a importância dos três eixos de expansão anteriormente citados, mas com uma participação mais expressiva dos loteamentos privados e de conjuntos habitacionais estatais. Já na atualidade, nota-se uma redução expressiva das ocupações por grupos sociais excluídos e um fortalecimento da expansão da cidade a partir da promoção imobiliária de loteamentos e também por meio das políticas públicas de habitação, agora, num novo momento, com a criação em 2009, pelo Governo Federal, do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV. Os empreendimentos do programa têm forte impacto na expansão da malha urbana de Castanhal e seguem os mesmos eixos de expansão já implementados por outros agentes (RIBEIRO, 2015).

O Noroeste da cidade representa bem essa realidade, com vários empreendimentos do PMCMV e expressivos loteamentos privados, como o Salles Jardins I, II, e III, que conta inclusive com shopping center em seu projeto, como será tratado mais adiante.

Em Castanhal, não existem subcentros de comércio e serviços, contando a cidade apenas com centros de vizinhança, a exemplo do Jaderlândia e do Distrito do Apeú. Os fluxos de toda a cidade convergem para o centro, o que pode ser observado no transporte coletivo, cujos itinerários, sem exceção, percorrem o centro da cidade.

Assim, apesar do rápido crescimento da cidade e do dinamismo econômico alcançado por meio das interações com o espaço metropolitano de Belém, não ocorreu em Castanhal movimento no sentido da configuração de outras centralidades intraurbanas, ao contrário, a dinâmica atual tem contribuído ao reforço da centralidade preexistente com a expansão das atividades de comércio e serviços para as vias próximas. Essa expansão do centro e o surgimento de centros de vizinhanças são destacados por Amaral e Ribeiro (2016, p. 93):

> Além desse centro principal de comércio e serviços, é possível encontrar em Castanhal, alguns novos espaços que mais recentemente passam a ofertar essa atividade: as vias paralelas e transversais ao quadrante entre as Avenidas Presidente Vargas e Comandante Assis, em que se detecta o desenvolvimento de novos corredores comerciais e de serviços; e alguns grandes bairros da cidade, tais como, Jaderlândia, Nova Olinda, Milagre e Ianetama. Nessas novas áreas destacam-se a presença de farmácias, filiais menores de lojas de departamento, panificadoras, mercantis, serviços especializados de saúde, serviços de educação, dentre outros.

Como ilustra a Figura 47, Castanhal possui uma estrutura urbana relativamente simples, com apenas uma área central bem definida e que serve de referência, com uma boa concentração de comércio e serviços, não apenas a toda a sua área urbana e rural, mas também às pequenas cidades que compõem sua área de influência.

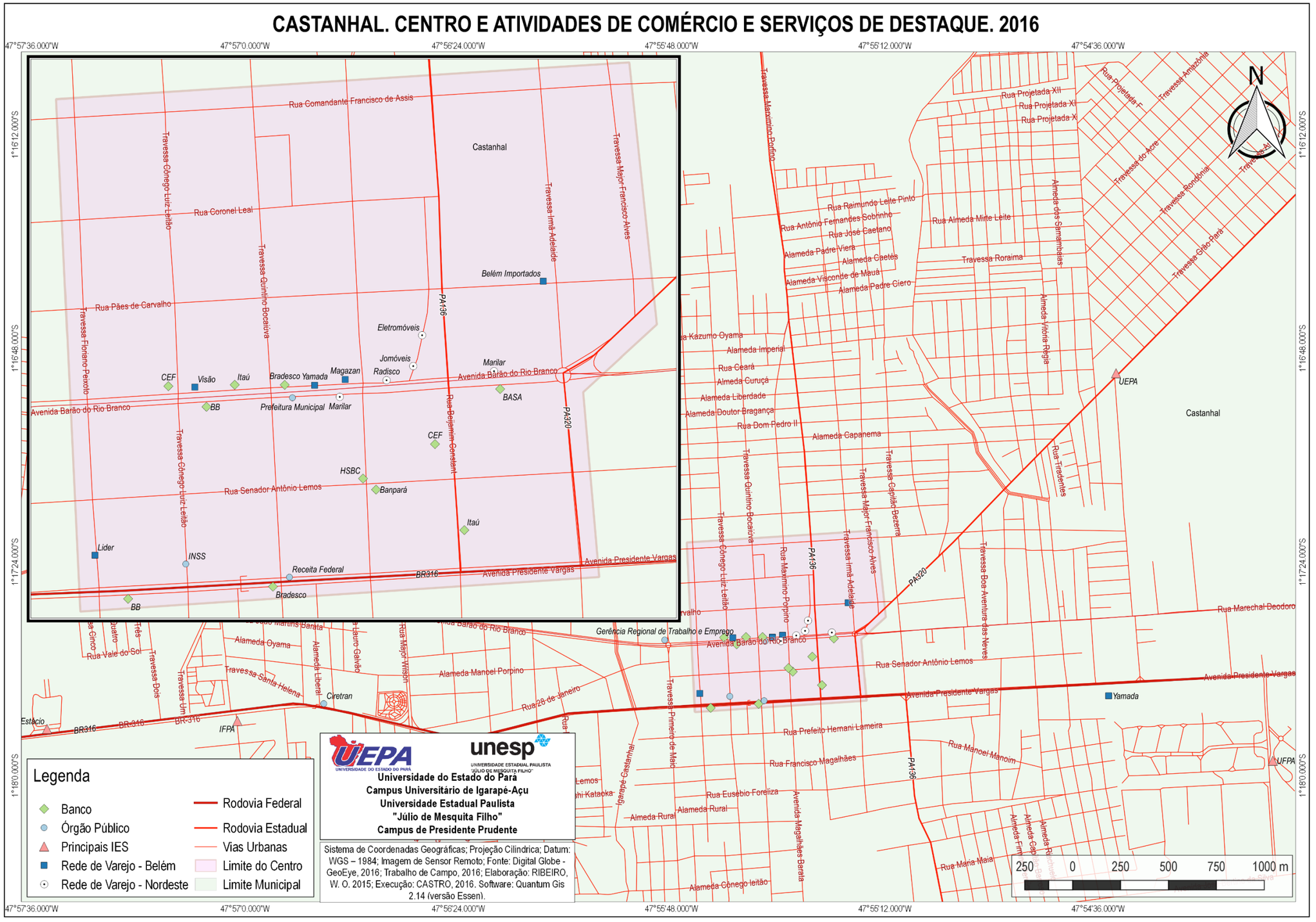
A área central se estabelece nas intermediações de eixos rodoviários importantes, como a Avenida Barão do Rio Branco, a Rodovia BR-316, a PA-136 e a PA-320, com destaque à primeira, principal avenida da cidade e que, de acordo com Amaral e Ribeiro (2016, p. 92),

> [...] concentra a maior complexidade em termos comerciais, encontrando-se na mesma desde o comércio de pequeno porte até o de grande porte, com a presença de capitais local, regional, nacional e internacional, haja vista a presença de empresas de capital aberto de sociedade anônima sendo filiais de grupos atuantes nacionalmente. Esta área apresenta essencialmente comércio varejista com expressiva presença da comercialização de produtos como: calçados, confecções, departamento, aviamentos, papelaria, entre outros. Além disso, apresenta a forte presença de serviços, tanto públicos quanto privados, destacando-se a presença de órgãos da gestão municipal e a concentração bancária.

A Avenida Barão do Rio Branco corresponde ao trajeto da antiga Estrada de Ferro de Bragança, demonstrando a importância dessa ferrovia na estruturação do espaço urbano de Castanhal, assim como também ocorreu em Capanema. Ao se observar a Figura 47 é possível perceber a grande concentração das atividades de comércio e serviços, tanto públicos quanto privados, ao longo da via ou em suas adjacências.

Órgãos públicos, como a Prefeitura Municipal e a Gerência Regional de Trabalho e Emprego; a maior parte dos bancos públicos e privados; as redes de comércio varejista do Nordeste Paraense e de Belém estão ao longo dessa avenida principal ou em suas adjacências.

FIGURA 47: Castanhal. Centro e atividades de comércio e serviços de destaque. 2016



Desse modo, levando em consideração a densidade das atividades de comércio e serviços, o centro de Castanhal (Figura 47) foi definido a partir da Avenida Barão do Rio Branco, se estendendo, ao norte, até as adjacências da Avenida Comandante Francisco de Assis; ao sul, às intermediações da BR-316 (Avenida Presidente Vargas); a leste, prosseguindo aos arredores da Travessa Irmã Adelaide, da PA-320 e da Travessa Major Francisco Alves; e a oeste às proximidades da Travessa Floriano Peixoto.

Tal qual já ressaltado por Amaral e Ribeiro (2016), esse centro está em franca expansão e, assim, muitas avenidas próximas apresentam crescente concentração de atividades de comércio e serviços, porém sem tendência clara à configuração de novas centralidades, sob a forma de subcentros. Os bancos representam bem essa situação. Com 11 agências, Castanhal possui a melhor oferta desse tipo de serviço em todo o Nordeste Paraense. A cidade que mais se aproxima é Capanema, que possui apenas seis.

Em Castanhal, no tocante aos bancos públicos nacionais, existem duas agências do Banco do Brasil e duas da Caixa Econômica Federal; acerca dos bancos privados nacionais, a cidade conta com duas agências do Bradesco e duas do Itaú; em relação aos bancos públicos regionais, uma agência do Banco da Amazônia – Basa e uma do Banpará; além de dispor ainda de uma agência do HSBC, um banco privado de atuação mundial (Figura 47).

A maior parte dessas agências, especialmente as mais antigas, estão na Avenida Barão do Rio Branco ou em seus arredores. Mais recentemente, quando alguns bancos começaram a instalar uma segunda unidade, a localização escolhida foi a BR-316. É o caso da segunda agência do Itaú, do Bradesco e do Banco do Brasil. Contudo, essa nova localização não corresponde a um subcentro em formação, mas sim à expansão e ao reforço do centro principal, que, dessa forma, só amplia a sua centralidade tanto em relação à própria cidade, quanto relativamente à área de influência de Castanhal.

Quanto às redes de comércio varejista, a sua maior concentração também se dá ao longo da Avenida Barão do Rio Branco. As lojas, num total de cinco, pertencentes às quatro redes originadas no Nordeste Paraense e aqui estudadas (Marilar, Eletromóveis, Jomóveis e Radisco) estão nas adjacências dessa avenida. Já as redes com origem em Belém (Líder, Y.Yamada, Visão e Belém Importados) possuem três de suas seis lojas ao longo da via, outras duas estão relativamente

próximas e apenas uma, o Y.Yamada Plaza, fica distante do centro, na BR-316, indicando a intenção de abarcar consumidores em escala regional (Figura 47).

Dos órgãos públicos destacados na Figura 47 (Prefeitura Municipal, Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência Regional de Trabalho e Emprego, Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN), a quase totalidade se localiza no centro da cidade, a exceção fica por conta do CIRETRAN, instalado na BR-316, com certo distanciamento do centro, mas que até pouco tempo funcionava na Avenida Barão do Rio Branco.

Excluindo a Prefeitura Municipal, todos os demais órgãos se constituem em notáveis vetores de centralidade regional para Castanhal. No tocante ao CIRETRAN, além do instalado em Castanhal, o Nordeste Paraense dispõe ainda de unidades em Capanema, Bragança, Igarapé-Açu, Mãe do Rio, Salinópolis e São Miguel do Guamá, porém somente os de Castanhal e de Capanema são considerados CIRETRAN A, segundo o coordenador de planejamento do Detran, e “por serem sedes, concentram as maiores demandas em seus atendimentos” (SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL – SEGUP/PA, 2016, p. 1).

A respeito da Agência da Receita Federal, além da situada em Castanhal, o Nordeste Paraense conta apenas com as agências de Capanema e São Miguel do Guamá (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2016, p. 1), o que fornece a Castanhal um espaço a ser atendido que supera bastante os limites de sua área de influência (discutida mais adiante). Situação muito próxima da realidade de atendimento do Ministério do Trabalho, que também possui grande demanda social. Em todo o Nordeste Paraense existem apenas duas unidades de atendimento: a Gerência Regional do Trabalho e Emprego, em Castanhal, e a Agência Regional do Trabalho e Emprego, em Capanema (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 2016). Nesse caso, o destaque de Castanhal é ainda maior, pois não existe nenhuma outra unidade de atendimento no mesmo nível hierárquico no âmbito do Nordeste Paraense.

Com atendimento um pouco mais disperso, entretanto, mantendo a centralidade de Castanhal, está o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, que mantêm agências em Castanhal, Capanema, Bragança, Viseu, Garrafão do Norte e Salinópolis, considerando apenas o Nordeste do Pará (MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL, 2016).

Diante do exposto, fica bastante clara a maior centralidade de Castanhal no que se refere à concentração de órgãos públicos de grande demanda social,

especialmente aqueles da esfera federal. A única cidade do Nordeste Paraense a se aproximar dessa condição de destaque de Castanhal é Capanema.

Outro serviço relevante em Castanhal e destacado na Figura 47, é a oferta de ensino superior (Quadro 22). As principais instituições são Universidade Federal do Pará – UFPA, Universidade do Estado do Pará – UEPA, Instituto Federal do Pará - IFPA, todas da rede pública de ensino, e Estácio, da rede privada. Diferentemente da disposição dos demais serviços analisados, nenhuma dessas instituições está localizada no centro da cidade, ao contrário, estão em áreas distantes do centro, principalmente na BR-316, onde ficam três das quatro instituições. Apenas a UEPA permanece fora desse eixo, estando situada na PA-320, que dá acesso a São Francisco do Pará, a Igarapé-Açu e ao restante do Nordeste Paraense.

QUADRO 22: Castanhal. Oferta de cursos no ensino superior. 2016

UEPA	UFPA	IFPA	ESTÁCIO
1. Engenharia de produção 2. Licenciatura em ciências naturais 3. Licenciatura em geografia 4. Tecnologia de alimentos 5. Tecnologia em análise e desenvolvimento de sistemas	1. Sistema de informação 2. Engenharia da computação 3. Medicina veterinária 4. Pedagogia 5. Matemática 6. Letras 7. Educação física	1. Agronomia 2. Aquicultura	1. Administração 2. Análise e desenvolvimento de sistemas 3. Licenciatura em ciências biológicas 4. Ciências contábeis 5. Direito 6. Enfermagem 7. Engenharia civil 8. Farmácia 9. Licenciatura em história 10. Pedagogia

FONTE: UEPA (2016); UFPA (2016b); IFPA (2016a); Estácio (2016).

Como exposto no Quadro 22, essas instituições em conjunto constituem uma diversificada oferta de cursos de nível superior em Castanhal, reforçando a centralidade regional da cidade. Em relação à pós-graduação, a UFPA oferta cursos de Mestrado e Doutorado em Saúde Animal na Amazônia e Mestrado e Doutorado em Ciência Animal, enquanto o IFPA oferece o curso de Mestrado profissional em Desenvolvimento Rural e Gestão de Empreendimento Agroalimentares.

Com isso, fica claro que as atividades comerciais e os serviços dispostos na Figura 47, representam a destacada influência regional exercida por Castanhal, que é superior a exercida por qualquer outra cidade do Nordeste Paraense, incluindo

Capanema e Bragança, que, como já tratado, apesar de possuírem relevante inserção regional, estão aquém da relevância alcançada por Castanhal. E uma das razões para esse ressalto é a situação espacial favorável da cidade, principalmente, no tocante à malha rodoviária.

4.4.2 A situação espacial de Castanhal e sua área de influência

A situação espacial de Castanhal se diferencia tanto da realidade de Bragança quanto da vivenciada por Capanema nos dias atuais, apesar do processo de formação da cidade apresentar bastante similaridade com o ocorrido nas duas outras. Assim como Capanema, por não estar no litoral e nem junto a rios importantes para a circulação ou para a economia, Castanhal nunca possuiu privilégio nas articulações por rio e mar, como ocorreu com Bragança. O crescimento do núcleo urbano se insere no contexto da instalação da Estrada de Ferro de Bragança na passagem do século XIX para o século XX.

Pode-se considerar que durante o processo de formação da cidade de Castanhal foram estabelecidas três situações espaciais diferenciadas associadas a contextos históricos determinados: a primeira relativa ao contexto da EFB; a segunda com o surgimento e a disseminação das rodovias; e a terceira relativa à intensificação das interações espaciais com Belém. Nos três momentos, a situação espacial de Castanhal favoreceu o exercício de sua centralidade diante da região e a sua configuração enquanto cidade de maior expressão no Nordeste Paraense.

Os primórdios da ocupação da localidade que mais tarde será a cidade de Castanhal se dá por conta do deslocamento de gado do Maranhão para Belém e da utilização da área para descanso e recuperação do gado, uma vez existindo no local campos naturais, que, inclusive, justificaram a primeira denominação da localidade, campos de Castanhal (SIQUEIRA, 2008; SOUZA, 2012). Nas palavras de Souza (2012, p. 21), “às margens do igarapé Castanhal nasceu o primeiro núcleo de colonizadores”.

Entretanto, é com o advento da Estrada de Ferro de Bragança que a cidade começa de fato a se constituir e a ganhar expressão regional. Os primeiros trilhos chegaram à localidade em maio de 1893, mas a inauguração e a construção da estação só se deram quase 10 anos depois (SIQUEIRA, 2008; SOUZA, 2012). A acessibilidade proporcionada pela Estrada de Ferro de Bragança dá a Castanhal uma

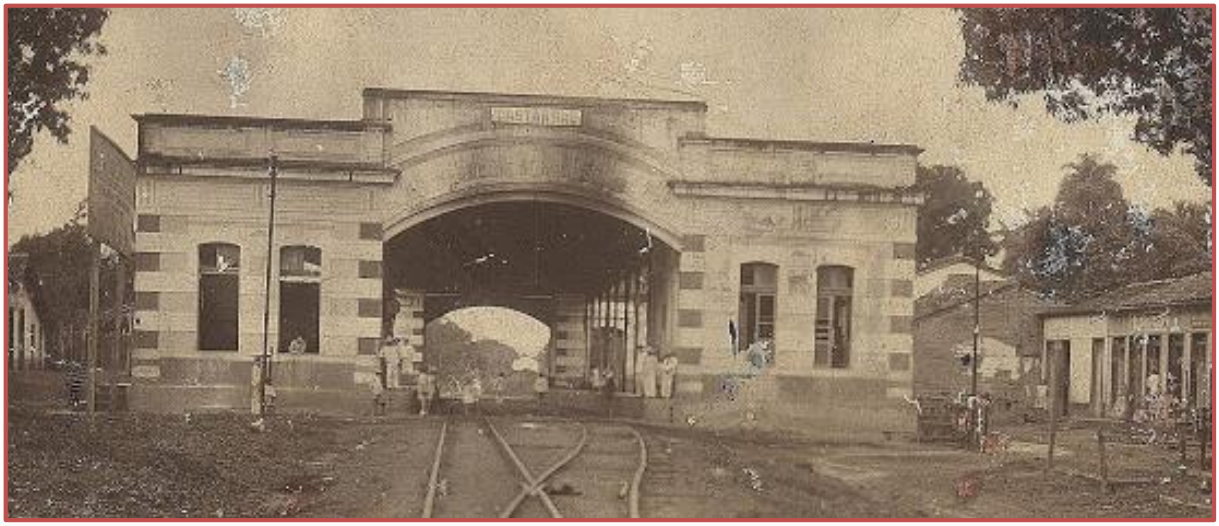
condição de destaque, principalmente pela existência da estação ferroviária (Figura 48), a mais completa das articulações com a ferrovia.

A Estação de Castanhal é assim descrita por Siqueira (2008, p. 95):

> A Estação Ferroviária de Castanhal era imponente, destacando-se no centro da Avenida Barão do Rio Branco (antiga Augusto Montenegro), entre as transversais Maximino Porpino e Magalhães Barata. As duas plataformas de embarque e desembarque totalmente cobertas davam a impressão de o trem estar entrando em um túnel.

Assim, a Estação da Estrada de Ferro de Bragança em Castanhal foi o primeiro fator a dar centralidade à localidade, contribuindo para a sua passagem da condição de Vila, que detinha desde 1899, a Município "em 28 de janeiro de 1932, sob o Decreto Lei nº 600, assinado pelo então interventor Major Joaquim Cardoso de Magalhães Barata [...]" (SOUZA, 2012, p. 21). Nesse contexto do início do século XX Castanhal já possuía uma situação espacial privilegiada (Figura 51), como bem descreve Siqueira (2008, p. 99) "a localização privilegiada do município transformou Castanhal num grande polo comercial entre os municípios de Curuçá, Marapanim, Anhanga e Santa Maria do Pará, que não precisavam vir a Belém para repor seus estoques".

FIGURA 48: Castanhal. Perspectiva da Estação da Estrada de Ferro de Bragança. Meados do século XX



FONTE: Disponível em: http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2010/04/memorias-da-estrada-de-ferro-de.html. Acesso em 20/07/2016.

Então, Castanhal já no início do século XX possuía uma situação espacial vantajosa "em relação às antigas colônias, cuja maioria escoava seus produtos através de sua estação [...]" (SIQUEIRA, 2008, p. 99). E essa condição começa a se

traduzir em ampliação da infraestrutura da cidade, como esclarece Souza (2013, p. 7):

> [Castanhal] começa a década de 40 em grande estilo inaugurando o mercado municipal em dois de fevereiro de 1933. Alguns anos depois, em março de 1940, outra grande obra seria inaugurada: Prefeitura Municipal de Castanhal. Essas obras se somariam às outras grandes obras edificadas no início do século 20: Grupo Escolar Cônego Leitão inaugurado no dia doze de outubro de 1904, Estação Ferroviária de Castanhal [...] e a Igreja Matriz de São José, em 1911.
> Os anos 50 são marcados pela expansão comercial local, com a inauguração da primeira agência bancária: o Banco de Crédito da Amazônia, hoje Banco da Amazônia S.A., em 1955.

Com o advento das rodovias a situação espacial de Castanhal se mantém privilegiada, mas agora por sua condição de entroncamento rodoviário (Figura 51). Assim, a inauguração da BR-010, conhecida como Belém-Brasília, em 1960, a desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança em 1965 e a construção da BR-316 entre as décadas de 1960 e 1970, indo de Belém/PA a Maceió/AL, constituíram uma nova realidade no Nordeste Paraense, onde a situação espacial favorável não dependia mais da condição da cidade em relação à ferrovia, mas sim da sua posição diante das rodovias. E, neste sentido, a cidade de Castanhal foi bastante favorecida, como ressalta Siqueira (2008, p. 100), “com a construção da rodovia Belém-Brasília, Castanhal transformou-se no centro comercial mais importante da Zona Bragantina”.

As duas figuras que se seguem retratam esse contexto da segunda metade do século XX. A Figura 49 mostra a BR-316 às proximidades de Castanhal e um *outdoor* de boas vindas, simbolizando o redirecionamento da cidade para a rodovia. Já a Figura 50 expõe uma perspectiva da Avenida Barão do Rio Branco, a principal da cidade, com uma intensa atividade comercial, já posterior a desinstalação da Estrada de Ferro de Bragança, mas antes da demolição da Estação de Castanhal, ao fundo.

Neste momento, Castanhal já despontava como a principal cidade do Nordeste Paraense, possuindo, inclusive mais centralidade do que Bragança, que tinha alcançado grande destaque durante o período de funcionamento da ferrovia. Favorecida por sua situação espacial diante das rodovias, Castanhal já possuía o comércio mais denso da região e ampliava sua infraestrutura. Segundo Souza (2012), “logo no início do ano de 1972 notamos uma Castanhal de cara nova com o alargamento e pavimentação em concreto da Avenida Barão do Rio Branco, parte

central-comercial, desde a Travessa 1º de Maio até o início da Rua Marechal Deodoro" (p. 22).

FIGURA 49: Castanhal. Perspectiva da rodovia BR-316 próximo à cidade. Segunda metade do século XX



FONTE: Disponível em: http://castanhalphotografic.blogspot.com.br/2012/09/castanhal-fotos-antigas.html. Acesso em 20/07/2016.

FIGURA 50: Castanhal. Perspectiva do comércio na Avenida Barão do Rio Branco. Segunda metade do século XX

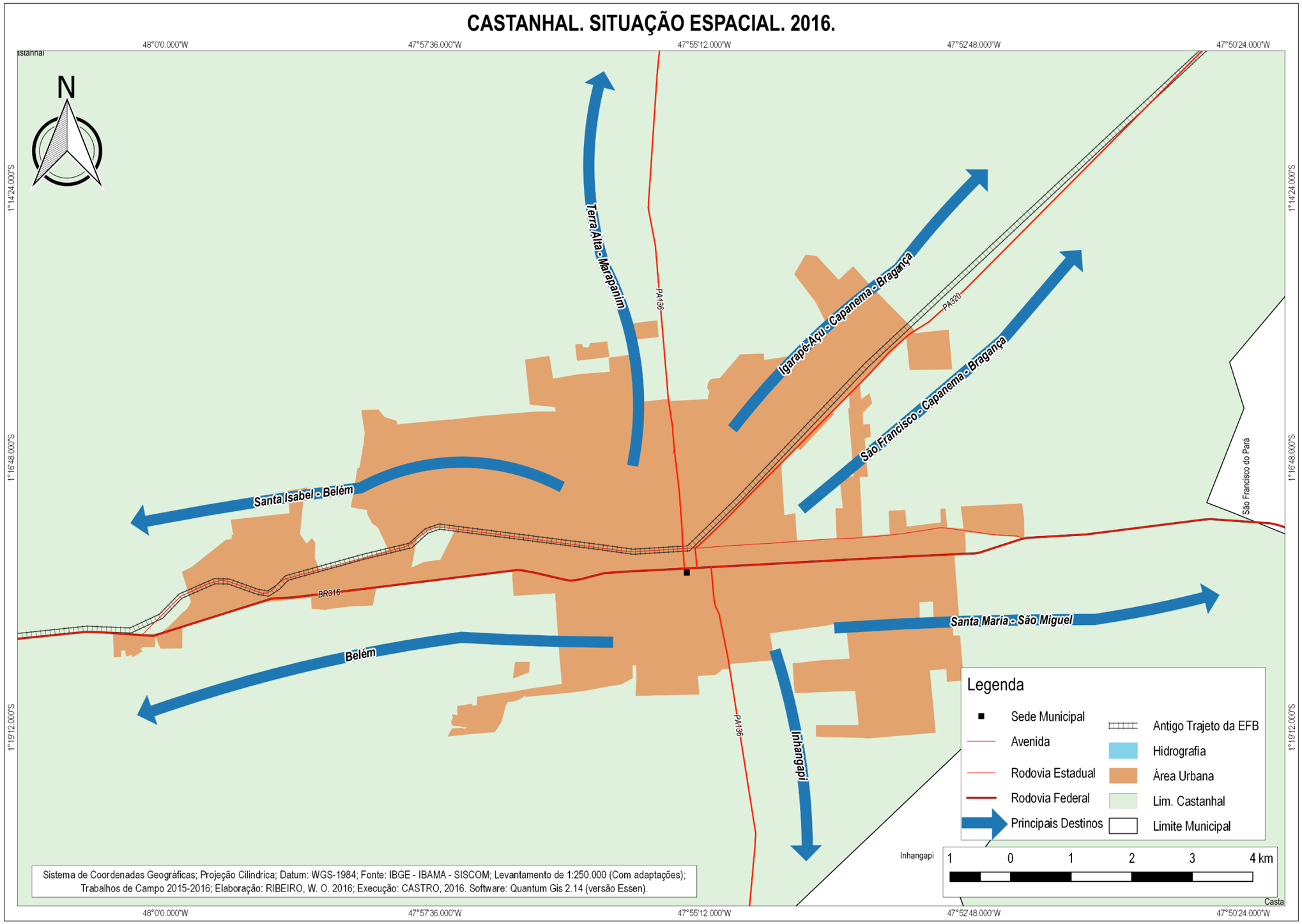


FONTE: SOUZA (2013).

Na atualidade, a situação espacial de Castanhal continua associada à sua posição de entroncamento rodoviário, entretanto, o aprofundamento das interações espaciais com o espaço metropolitano de Belém constitui um elemento novo, a sua posição em relação à metrópole (Figura 51).

Uma das principais rodovias que acessam Castanhal é a BR-316, que no sentido oeste dá acesso ao espaço metropolitano de Belém e também a cidades com articulações relevantes com Castanhal, como Santa Isabel do Pará, Vigia e Abaetetuba, e, no sentido leste, interliga Castanhal às cidades de Capanema, Bragança e ao restante do Nordeste Paraense, além de, por meio da BR-010, dá acesso a uma importante área de influência de Castanhal ao longo da Belém-Brasília, onde estão cidades como São Miguel do Guamá e Mãe do Rio.

FIGURA 51: Castanhal. Situação espacial. 2016



Uma segunda rodovia importante para Castanhal é a PA-136, que, no sentido norte, dá acesso ao litoral paraense, que, neste trecho, possui diversas praias bastante usadas pelas práticas de turismo. A maior parte dos municípios acessados por essa rodovia compõe a área de influência de Castanhal, como é o caso de Terra Alta, Marapanim e São João da Ponta, sendo, portanto, estratégica à influência regional da cidade. No sentido sul, a PA-136 interliga Castanhal à cidade de Inhangapi. Da mesma forma, a PA-320 também é estratégica à configuração da área de influência de Castanhal, dando acesso a cidades como São Francisco do Pará, Igarapé-Açu e Maracanã, além de ser uma rota alternativa para os outros centros de expressão regional do Nordeste Paraense, Capanema, Bragança e para o espaço turístico de Salinópolis (Figura 51).

Entretanto, a principal marca da situação espacial de Castanhal é sua posição com relação ao espaço metropolitano de Belém. Castanhal se liga a Belém pela rodovia BR-316 (Figura 52) e as interações entre os dois espaços são intensas, o que explica a duplicação da rodovia no final dos anos 1990 e início dos anos 2000.

FIGURA 52: Castanhal. Perspectiva da BR-316 com destino à Belém. 2016

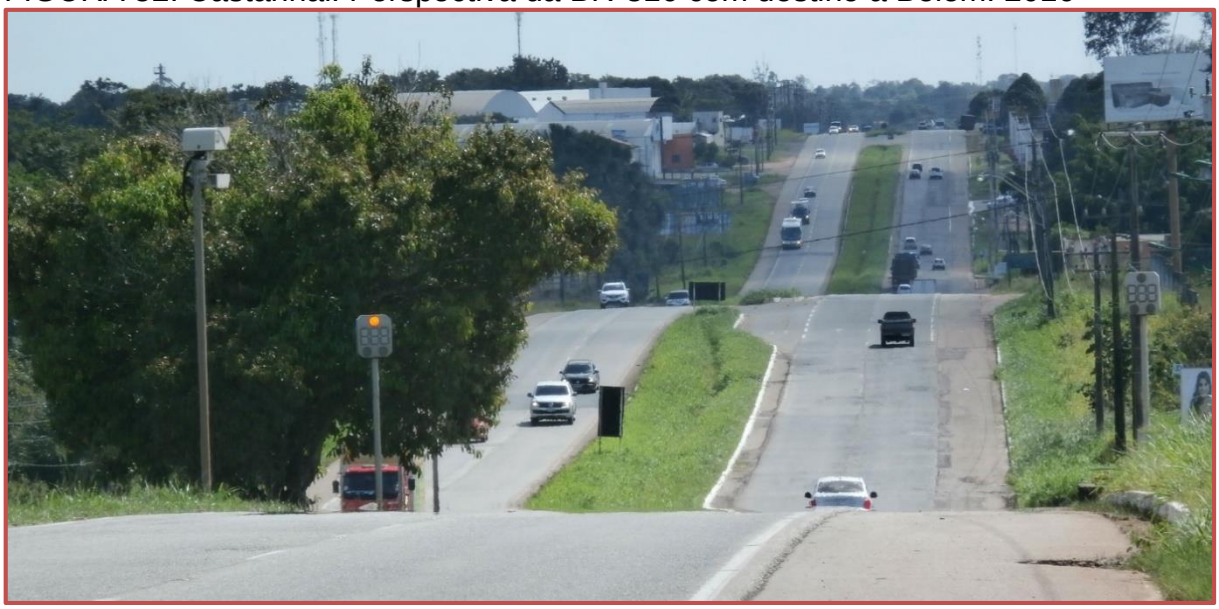


FOTO: Ribeiro, 2016.

Como já analisado no capítulo 3, o aprofundamento das inter-relações de Castanhal com o espaço metropolitano de Belém resultou na inclusão em 2011 da cidade na Região Metropolitana de Belém, entretanto, apesar da intensidade das interações espaciais entre Castanhal e Belém ser considerável ela está muito aquém da intensidade de interações que marca as articulações de caráter metropolitano, por

isso, aqui se considera Castanhal como compondo o entorno metropolitano de Belém e não o próprio espaço metropolitano.

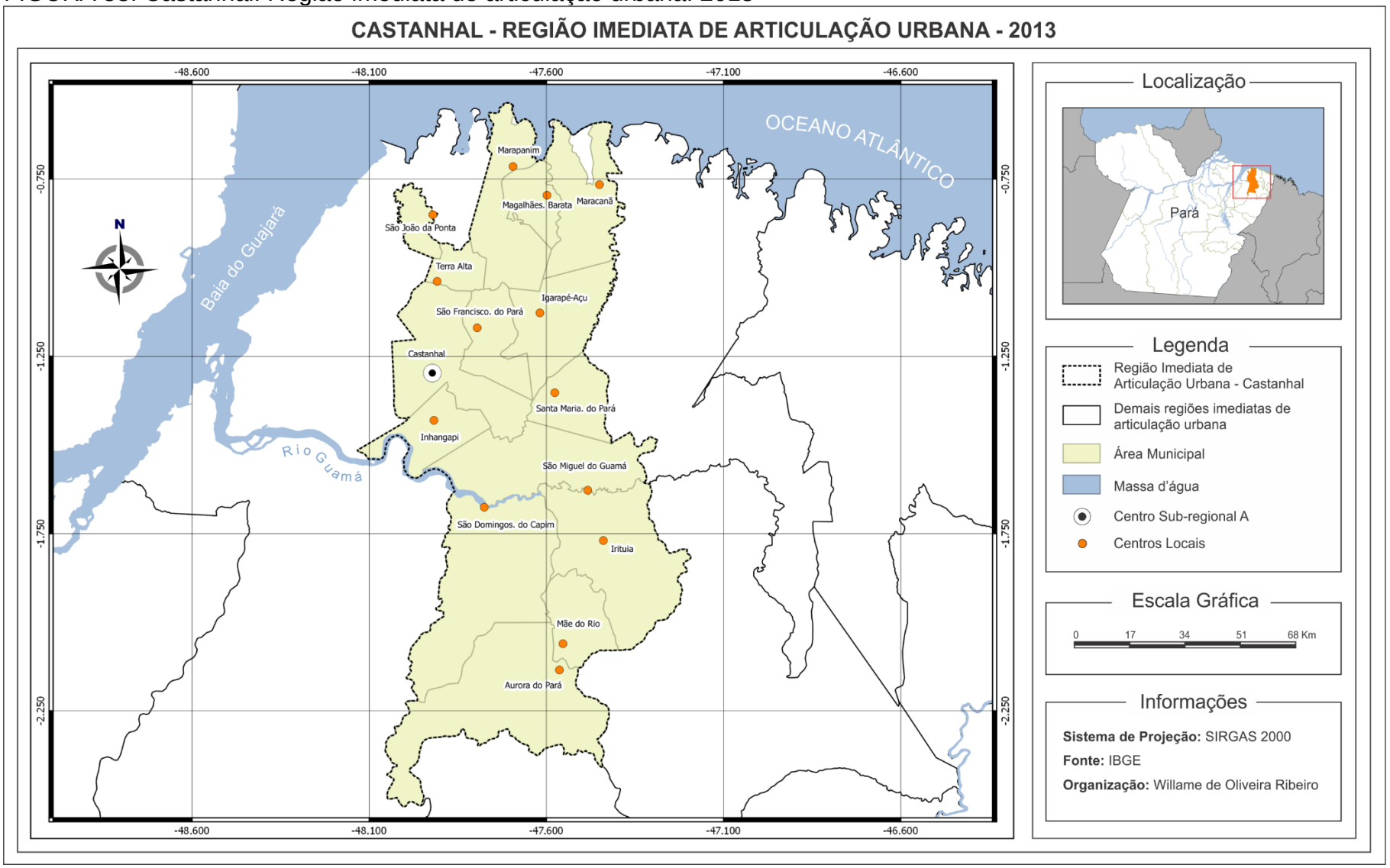
Apesar disso, essa condição constitui em Castanhal uma situação espacial bastante particular, pois se a maior parte das características da cidade, como a constituição de uma ampla área de influência, o seu destaque em relação à concentração de comércio e serviços, a densidade das infraestruturas e o próprio porte demográfico, caracterizam uma típica cidade média; a aproximação com a metrópole sugere a inserção no quadro metropolitano, como atestado pela inclusão formal do município na RMB e sugerido por alguns estudos acadêmicos, como os de Alves (2012) e Trindade Júnior e Pereira (2007).

Neste trabalho, compreende-se essa realidade de forma distinta da perspectiva desses autores e se reconhece as características de cidade média como amplamente predominantes em Castanhal. Porém, a aproximação de Castanhal com a metrópole tanto particulariza Castanhal na rede urbana como fornece à cidade uma situação espacial diferenciada: a de uma cidade média com relativa proximidade à metrópole. O que pode ser bastante atrativo a determinados empreendimentos, como tem sinalizado a iminente instalação de grupos industriais importantes, como a Bombril e a Cargill.

Essa situação espacial particular de Castanhal vai interferir diretamente na constituição de sua área de influência, cujos municípios componentes, em nenhum caso estão a oeste da cidade, isto é, entre Castanhal e Belém (Figura 53), por conta da maior influência da metrópole. O que não impediu que Castanhal exercesse sua centralidade e constituísse sua área de influência no sentido norte, sul e leste.

A Figura 53 representa a área de influência de Castanhal ou, como estabelecido pelo IBGE (2013), a Região Imediata de Articulação Urbana de Castanhal, que é composta por 15 cidades, incluindo Castanhal. Além desta, estão na área de influência: Marapanim, Magalhães Barata, Maracanã, São João da Ponta, Terra Alta, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Inhangapi, Santa Maria do Pará, São Miguel do Guamá, São Domingos do Capim, Irituia, Mãe do Rio e Aurora do Pará.

FIGURA 53: Castanhal. Região imediata de articulação urbana. 2013



FONTE: IBGE (2013).

A base da região estabelecida por IBGE (2013) é o estudo REGIC 2007 (IBGE, 2008), mas com duas adaptações para este caso de Castanhal, ambos com vistas à conservação da contiguidade territorial. Assim, Igarapé-Açu e Irituia, que, pela REGIC 2007 são polarizados diretamente por Belém, foram inclusos na área de influência de Castanhal, cidade com a qual tradicionalmente desenvolvem forte interação espacial.

Com 15 cidades a área de influência de Castanhal é a mais expressiva do Nordeste Paraense, já que a área de Capanema contém 12 cidades e a de Bragança, apenas 4. E não é apenas superior neste critério, mas também em relação à extensão territorial, ao contingente populacional, à densidade demográfica e ao Produto Interno Bruto, como será demonstrado a seguir.

A área sob influência de Castanhal, como explicita a Tabela 13, totaliza 12.050,98 Km^2 de extensão, contém uma população de 503.009 habitantes e apresenta densidade demográfica de 41,7 hab./km^2 (IBGE, 2010). Esses números, todos bastante superiores aos registrados nas áreas de influência de Capanema e Bragança, resultam da condição diferenciada de Castanhal no âmbito da rede urbana, o que é atestado pela maior densidade do próprio espaço urbano de Castanhal.

TABELA 13: Área de influência de Castanhal. População e extensão territorial. 2010

Área total	12.050,98 Km^2
População total	503.009 hab.
População urbana	304.534 hab. (60,5%)
População rural	198.475 hab. (39,5%)
Densidade demográfica	41,7 hab./km^2

FONTE: IBGE (2010).

A população rural na área de influência de Castanhal é menos representativa do que nas áreas de influência de Capanema e Bragança, especialmente no caso dessa última, onde a população rural supera a urbana. Assim, a densidade demográfica elevada para os padrões amazônicos e até mesmo para o contexto do Nordeste Paraense, se deve mais a importância da população urbana, que soma 304.534 habitantes ou 60,5% da população total, enquanto a rural, com 198.475 habitantes, representa 39,5% do total de população da área de influência de Castanhal.

Mas essa superioridade da população urbana se deve muito à supremacia de Castanhal na sua área de influência, pois, com parte significativa do contingente populacional total, o município possui 88,6% de população urbana contra 11,4 de população rural. Como se pode visualizar na Tabela 14, na maior parte dos demais municípios da área de influência a situação é bem diferente. 10 dos 15 municípios integrantes têm mais população rural. São eles: Aurora do Pará, Inhangapi, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, São Domingos do Capim, São Francisco do Pará, São João da Ponta, Terra Alta e Irituia. Existindo inclusive casos extremos, como os de Irituia e São João da Ponta, que possuem, respectivamente, 79,2% e 80,4% de população rural.

TABELA 14: Municípios da área de influência de Castanhal. Dados populacionais. 2010

Município	Extensão territorial (km^2)	População Total	Densid. Demogr. ($hab./km^2$)	População Urbana	(%) da população urbana	População Rural	(%) da população rural
Castanhal	1.028,89	173.149	168,29	153.378	88,6	19.771	11,4
Aurora do Pará	1.811,84	26.546	14,65	8.168	30,8	18.378	69,2
Inhangapi	471,449	10.037	21,29	2.771	27,6	7.266	72,4
Mãe do Rio	469,492	27.904	59,43	23.052	82,6	4.852	17,4
Magalhães Barata	325,265	8.115	24,95	3.795	46,8	4.320	53,2
Maracanã	855,664	28.376	33,16	11.656	41,1	16.720	58,9
Marapanim	795,987	26.605	33,42	11.704	44,0	14.901	56,0
Santa Maria do Pará	457,725	23.026	50,31	13.328	57,9	9.698	42,1
São Domingos do Capim	1.677,25	29.846	17,79	6.589	22,1	23.257	77,9
São Francisco do Pará	479,564	15.060	31,4	5.113	34,0	9.947	66,0
São João da Ponta	195,918	5.265	26,87	1.031	19,6	4.234	80,4
São Miguel do Guamá	1.110,18	51.567	46,45	31.884	61,8	19.683	38,2
Terra Alta	206,414	10.262	49,72	4.334	42,2	5.928	57,8
Igarapé-Açu	785,983	35.887	45,66	21.207	59,1	14.680	40,9
Irituia	1.379,36	31.364	22,74	6.524	20,8	24.840	79,2

FONTE: IBGE (2010).

Assim, a grande superioridade da população urbana em Castanhal é a grande razão para a maioria de população urbana na área de influência, já que com 173.149 habitantes, o município tem parte expressiva da população total e uma

densidade demográfica de 168,29 hab./km^2, muito superior à registrada nos demais municípios.

Essa composição populacional reflete a concentração das atividades urbanas, especialmente comércio e serviços, mas também de indústrias, em Castanhal, razão pela qual a cidade exerce forte atração sobre os demais municípios. Inclusive, o expressivo conteúdo rural de boa parte da área de influência de Castanhal resulta na constituição em Castanhal de uma diversidade de comércio e de serviços voltados para o campo, como é o caso das agrolojas. Segundo Amaral e Ribeiro (2016, p. 94),

> um dos aspectos mais reveladores da "centralidade urbana" de Castanhal pode ser encontrado na relação cidade e campo. Esta pode ser entendida a partir de duas referências de análise: as feiras e as empresas de abastecimento; e os serviços voltados para o campo, tanto das "agrolojas", quanto das instituições de ensino, pesquisa e extensão a elas relacionadas. [...] No que tange aos serviços voltados para o campo, destacam-se em Castanhal a presença do que está sendo denominado de agrolojas – empresas voltadas ao atendimento das demandas de produtos para o campo, tais como, sementes, implementos agrícolas, pesticidas, herbicidas, vacinas, roupas estilo *country*, botas, chapéus etc. – e as instituições de ensino e pesquisa voltadas para atender essas demandas específicas do campo.

Desse modo, as características da área de influência acabam definindo o perfil do comércio e dos serviços oferecidos por Castanhal, que não teria porque concentrar tantos serviços para o campo se o objetivo fosse atender apenas o seu próprio município.

E é principalmente por conta dos serviços e do comércio concentrados em Castanhal, que este setor econômico se destaca como o principal de toda a área de influência de Castanhal, como se pode observar no Quadro 23 e no Gráfico 6. A produção desse setor totaliza R$ 1.164.561.000 na área de influência, dos quais 69% são relativos ao comércio/serviços de Castanhal, cuja produção total soma R$ 809.192.000.

Situação muito parecida ocorre com relação à produção industrial, que é o segundo setor em importância no município de Castanhal, com uma produção de R$ 326.366.000, e o terceiro na área de influência como um todo, com uma produção de R$ 443.073.000. Neste caso, a produção de Castanhal representa 74% de toda a produção industrial da área de influência. No Gráfico 6, essa grande concentração tanto do comércio/serviços quanto da indústria em Castanhal fica bem evidente.

QUADRO 23: Área de influência de Castanhal. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios. 2010

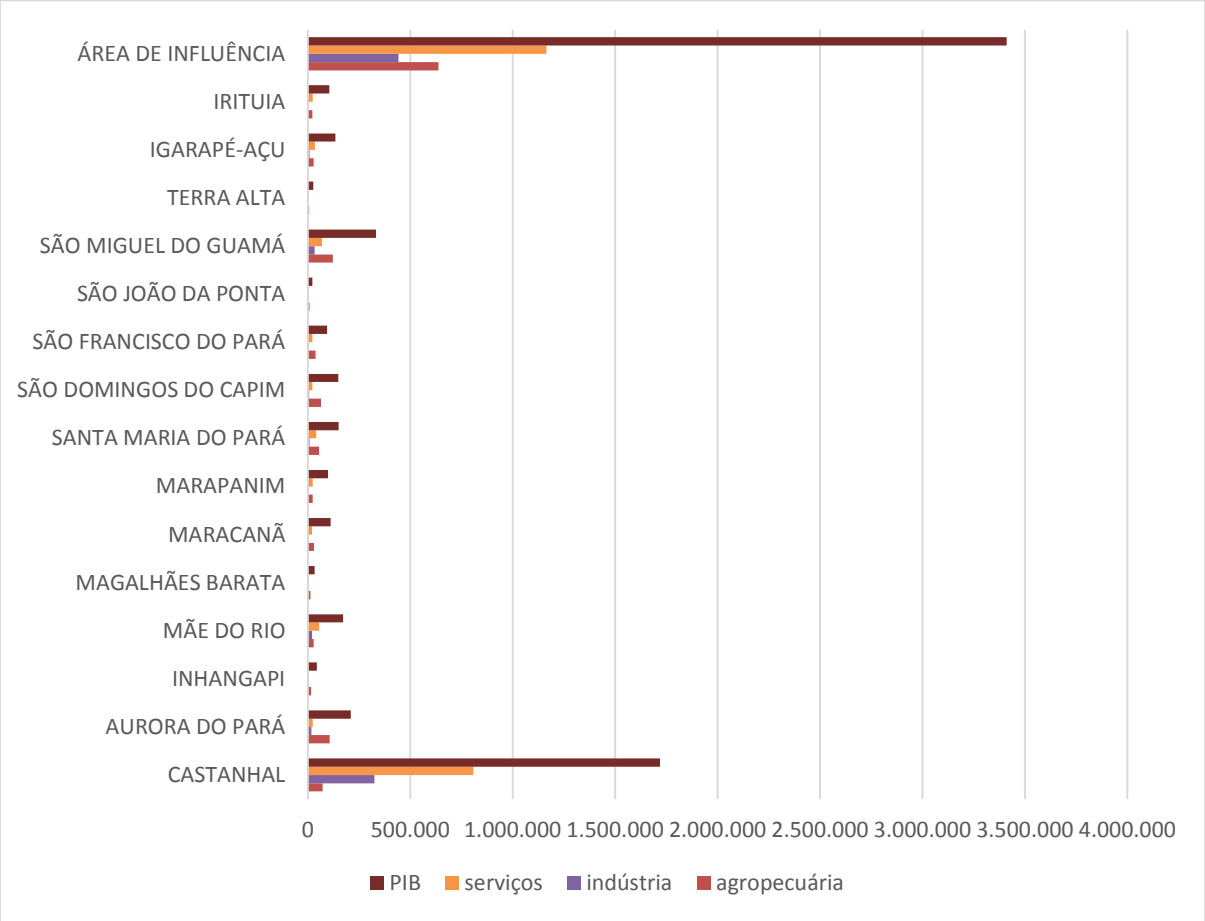
	Valor adicionado bruto da AGROPECUÁRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto da INDÚSTRIA (mil reais)	Valor adicionado bruto dos SERVIÇOS (mil reais)	PIB (mil reais)*
Castanhal	72.238	326.366	809.192	1.719.548
Aurora do Pará	107.008	17.945	24.056	210.750
Inhangapi	16.878	3.694	5.920	45.091
Mãe do Rio	28.703	20.725	55.383	172.327
Magalhães Barata	12.640	1.309	5.240	34.117
Maracanã	30.146	3.798	20.155	111.741
Marapanim	24.514	3.473	23.280	99.394
Santa Maria do Pará	55.136	8.244	41.359	150.284
São Domingos do Capim	63.886	6.568	22.120	149.599
São Francisco do Pará	37.584	4.639	22.140	94.643
São João da Ponta	7.640	860	3.212	22.991
São Miguel do Guamá	123.170	32.680	68.919	333.989
Terra Alta	7.350	878	5.417	27.282
Igarapé-Açu	28.960	8.326	34.346	135.343
Irituia	22.620	3.568	23.822	104.948
Área de Influência	638.473	443.073	1.164.561	3.412.047

* A totalização do PIB é constituída mediante a somatória dos três itens constantes no quadro e do valor adicionado bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social, não exposto no quadro.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Já em relação à agropecuária, segundo setor econômico em importância na área de influência e terceiro em Castanhal, a realidade é bem diferente. A representatividade de Castanhal no total da área de influência é bem reduzida. Enquanto essa totaliza uma produção de R$ 638.473.000, Castanhal produz apenas R$ 72.238.000, o que equivale a apenas 11% da produção total. Dessa forma, fica claro que o papel de Castanhal diante da região se relaciona, em primeiro lugar a prestação de serviços e ao comércio e, em segundo lugar, à produção industrial. Entretanto, a pequena expressão na agropecuária não indica que este tipo de

produção não tenha importância para Castanhal, pois, como visto no caso das agrolojas e outros serviços para o campo, parte significativa da atividade comercial e dos serviços de Castanhal tem sua razão de existir no atendimento da demanda da produção agropecuária de outros municípios, especialmente daqueles que compõem sua área de influência.

GRÁFICO 6: Área de influência de Castanhal. Composição do Produto Interno Bruto dos municípios.* 2010



*Os valores devem ser multiplicados por 1000 reais.
FONTE: IBGE (2016) em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

A agropecuária é o principal setor econômico na maior parte dos municípios sob influência de Castanhal. Este é o caso de Inhangapi, Aurora do Pará, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Santa Maria do Pará, São Domingos do Capim, São Francisco do Pará, São João da Ponta, São Miguel do Guamá e Terra Alta. Mesmo assim, não é a principal atividade da área de influência por conta da força do comércio e dos serviços concentrados em Castanhal.

Com um PIB de R$ 1.719.548.000, Castanhal é responsável por 50% do PIB de toda a sua área de influência, que é de R$ 3.412.047.000. O Gráfico 6 deixa clara a supremacia do município perante os demais de sua área de influência.

Em termos populacionais, econômicos e de infraestrutura, Castanhal é não só a principal cidade de sua região urbana, mas também de todo o Nordeste Paraense, possuindo por isso a mais ampla, populosa e economicamente importante área de influência. Essa condição se reflete diretamente nas interações espaciais, dando à cidade um papel de destaque na rede urbana regional.

A partir desse ponto se passa a uma segunda parte da análise das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal, imersa nas interações espaciais que expressam as suas centralidades e sua expressão regional. Primeiramente, serão abordados os deslocamentos de pessoas por motivos de trabalho e de estudo e, logo em seguida, as interações constituídas pelas redes de comércio varejista.

4.5 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DO DESLOCAMENTO DE PESSOAS NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS NÓS DA REDE URBANA DO NORDESTE DO PARÁ

As interações espaciais são importantes elementos caracterizadores e, portanto, de reconhecimento da diferença de uma cidade no âmbito da rede urbana. Elas indicam a maior ou menor centralidade de uma cidade, o que se expressa na dimensão e importância da área abrangida pela oferta de seus serviços, empregos, produtos etc.

Os deslocamentos temporários de pessoas, isto é, um movimento diário, semanal ou até mensal entre o município de residência e um outro onde se encontra trabalho, serviços, entre outras motivações, são importantes componentes das interações espaciais e, assim, fatores relevantes no reconhecimento e na caracterização da área de influência de uma cidade. A definição da área de influência não é objetivo da análise porque o IBGE (2008), por meio do estudo “Regiões de Influência das Cidades – 2007”, estabelece a rede de hierarquias, que, por sua vez, permite o reconhecimento das áreas de influência, que foram mais precisamente estabelecidas por IBGE (2013), no estudo “Divisão urbano regional”, onde foram reconhecidas as regiões imediatas de articulação urbana, que, em última análise, se enquadram na concepção de regiões urbanas presente em Beaujeu-Garnier e Chabot

(1970) e que aqui são consideradas sobre a terminologia de área de influência. Desse modo, interessa mais a este trabalho qualificar as áreas de influência das cidades. E é a essa busca que se presta a análise aqui realizada dos deslocamentos temporários de pessoas, tanto por motivo de trabalho quanto por motivo de estudo, extraídos do censo demográfico de 2010 (IBGE, 2010).

4.5.1 Bragança

A Tabela 15 expõe os dados relativos aos deslocamentos temporários por motivo de trabalho com destino, em 2010, no município de Bragança. Foram considerados apenas aqueles municípios com mais de 20 pessoas que se deslocavam a Bragança com fins de trabalho e os dados foram organizados segundo a intensidade do deslocamento, alcançada a partir da relativização da quantidade de pessoas que realizavam o movimento pela população do município de origem em 2010. A Figura 54 representa tanto os deslocamentos por motivo de trabalho quanto aqueles por motivo de estudo com destino à Bragança.

Entre os municípios com maiores emissões de pessoas a Bragança por motivo de trabalho estão alguns que não integram a área de influência dessa cidade, já que são eles mesmos sediados por cidades de destaque na hierarquia urbana e que, assim, constituem sua própria área de influência. Esse é o caso Capanema, Castanhal, Ananindeua e Belém, que por sua importância na rede urbana, pela dimensão da população e pela intensidade das interações espaciais que tecem, acabam se relacionando com uma diversidade de cidades, inclusive com aquelas que não estão submetidas a sua polarização.

Interessa mais nesse momento tratar dos municípios que na Tabela 15 estão destacados na cor branca e que se referem aos centros locais com relativa proximidade a Bragança e que compõem sua área de influência. Esses municípios são Tracuateua, Augusto Corrêa, Viseu e Santa Luzia do Pará. Esse último, segundo a REGIC 2007 (IBGE, 2008), pertence à área de influência de Capanema, entretanto, também mantém fortes interações com Bragança, como atestam os dados de deslocamento temporário por trabalho.

TABELA 15: Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010

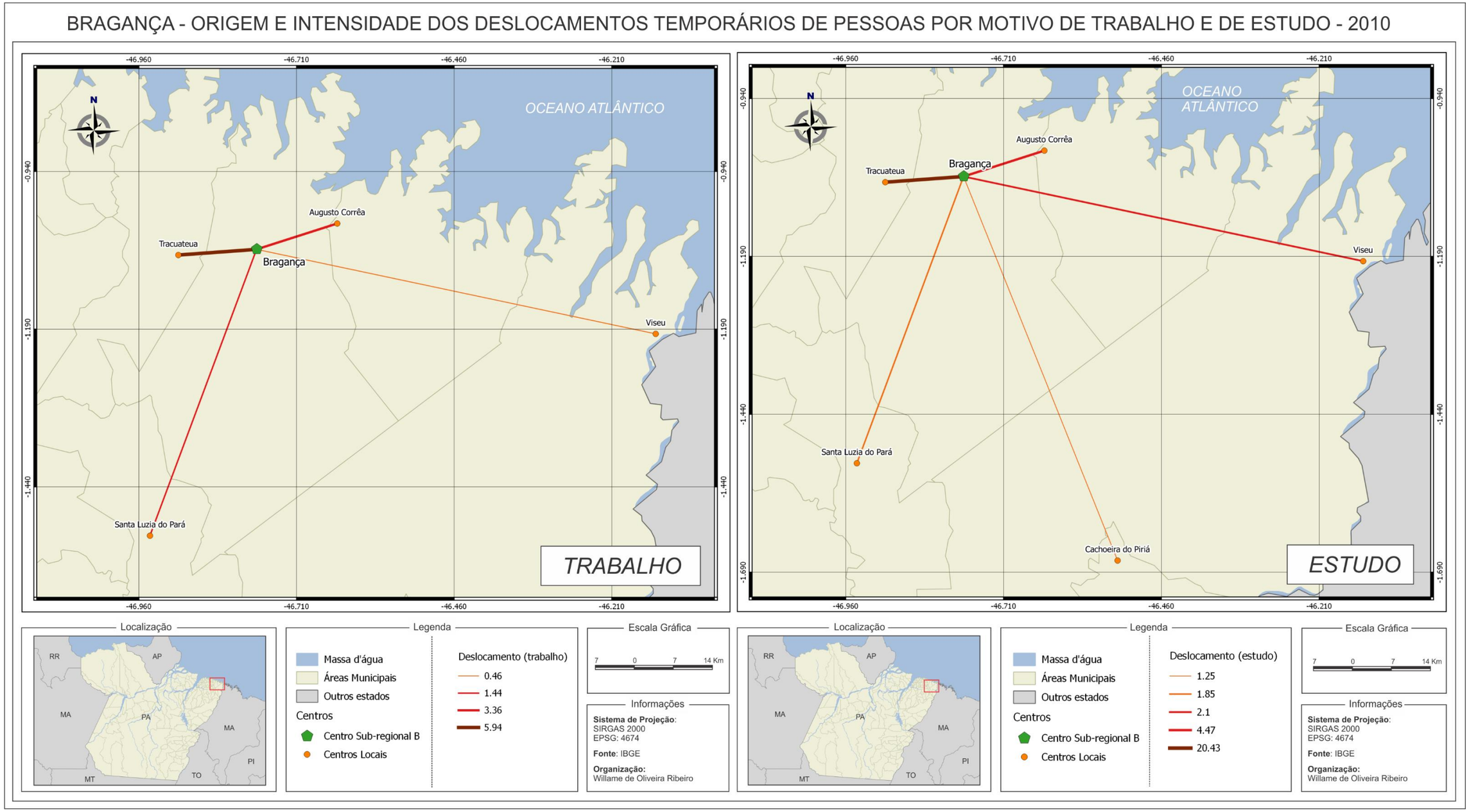
	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTT**
1	Tracuateua	Centro local	163	5,94
2	Augusto Corrêa	Centro local	136	3,36
3	Capanema	Centro Sub-regional B	98	1,54
4	Santa Luzia do Pará	Centro local	28	1,44
5	Castanhal	Centro Sub-regional A	107	0,62
6	Viseu	Centro local	26	0,46
7	Ananindeua	Integra a metrópole	137	0,29
8	Belém	Metrópole	194	0,14
	OUTROS		277	
	TOTAL		1166	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 20 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010.
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010; 2008)

Como pode ser observado na Tabela 15 e na Figura 54, Tracuateua, com 163 pessoas que se deslocam e 5,94 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT é o município com maior articulação à Bragança, segundo esse dado. Logo em seguida vem Augusto Corrêa com 136 pessoas que se deslocam e 3,36 de IIDTT. Os dois municípios são os mais próximos da cidade de Bragança e tem sua origem em desmembramentos do território municipal de Bragança. Esses dois fatores concorrem fortemente para a expressiva interação espacial com Bragança, segundo o critério em questão.

Com uma distância física maior em relação à cidade de Bragança, aparecem na sequência da intensidade do fluxo temporário de pessoas por motivo de trabalho os municípios de Santa Luzia do Pará e Viseu, respectivamente, com 28 pessoas que realizam o deslocamento e IIDTT de 1,44; e 26 pessoas realizando o fluxo e IIDTT de 0,46.

FIGURA 54: Bragança. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010



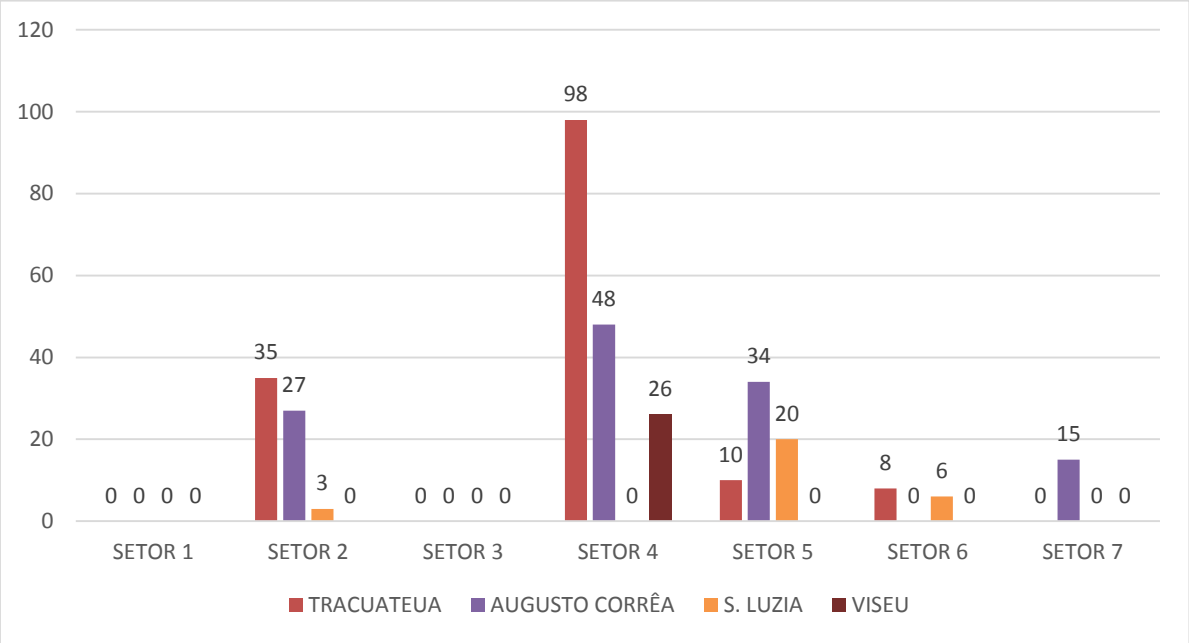
FONTE: IBGE (2010).

A pequena quantidade de cidades que compõem a área de influência de Bragança, reafirmada na análise dos dados de deslocamento temporário por motivo de trabalho, demonstram a perda de importância relativa de Bragança frente a outras cidades de expressão regional no Nordeste do Pará, como Castanhal e Capanema, que possuem área de influência mais extensa e que, em alguns casos, por possuir situação espacial mais favorável atraem fluxos, que por um critério de proximidade física, deveriam se direcionar a Bragança. Esse é o caso de Santa Luzia do Pará. Desse modo, pode-se se falar de uma perda de importância relativa de Bragança no âmbito da rede urbana, principalmente, quando se consideram períodos anteriores aos anos 1960, quando a situação espacial de Bragança era mais vantajosa que a de qualquer outra cidade do Nordeste do Pará.

Os setores de trabalho aos quais se dedicavam esses trabalhadores que realizavam em 2010 os deslocamentos temporários com destino a Bragança são bastante esclarecedores do papel regional da cidade. Assim, cabe destacar, a partir do exposto no Gráfico 7, uma importância muito destacada do Setor 4, que diz respeito aos ‘Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços’, principalmente o fluxo com origem em Tracuateua e Augusto Corrêa, com 98 e 48 pessoas que se deslocam, respectivamente. Em intensidade bem menor estão os Setores 5 ‘Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal’ e 2 ‘Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio’.

Esses dados de deslocamento temporário por trabalho atestam a maior importância do setor de comércio e serviços em Bragança, principais responsáveis pela centralidade da cidade e pela constituição de sua área de influência. Em segundo plano vem as atividades ligadas à agropecuária, que pela extensa zona rural e numerosa população rural presentes em toda a área de influência de Bragança, também possui forte relevância na cidade. No mesmo nível dessas atividades estão aquelas relacionadas à ciência, principalmente pela importância de algumas instituições de ensino da cidade, que acabaram por se tornar referência no Estado do Pará.

GRÁFICO 7: Bragança. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho*. 2010



* Os setores de trabalho aqui adotados estão baseados nos grandes grupos ocupacionais da Classificação Brasileira de Ocupações – CBO 2002, do Ministério do Trabalho e Emprego. Disponível em: http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/informacoesGerais.jsf. Acesso realizado em 17/06/2016.
1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes;
2. Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio;
3. Transportes e comunicações;
4. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços;
5. Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal;
6. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais;
7. Defesa nacional e segurança pública.
FONTE: IBGE (2010)

Outro dado aqui utilizado para analisar as interações espaciais entre Bragança e os demais municípios de sua área de influência consiste nos deslocamentos temporários por motivo de estudo (Tabela 16), também extraído do censo demográfico de 2010 (IBGE, 2010).

A Tabela 16, entre outras coisas, evidencia que esse fluxo por motivo de estudo é mais numeroso que o relativo ao trabalho, apresentado na Tabela 15. Enquanto, em 2010, foram registradas 1166 pessoas que realizavam os deslocamentos temporários por trabalho, os deslocamentos por motivo de estudo foram 1738. Esse número indica a forte centralidade que Bragança possui em relação aos serviços educacionais, especialmente, com relação ao ensino superior.

TABELA 16: Bragança. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTE**
1	Tracuateua	Centro local	561	20,43
2	Augusto Corrêa	Centro local	181	4,47
3	Capanema	Centro Sub-regional B	139	2,18
4	Viseu	Centro local	119	2,10
5	Santa Luzia do Pará	Centro local	36	1,85
6	Cachoeira do Piriá	Centro local	33	1,25
7	Castanhal	Centro Sub-regional A	82	0,47
8	Ananindeua	Integra a metrópole	141	0,30
9	Belém	Metrópole	240	0,17
	OUTROS		206	
	TOTAL		1738	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 30 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010.
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010; 2008).

Da mesma forma como ocorre com os dados de deslocamento por motivo de trabalho, entre os municípios onde existem mais residentes que se deslocam temporariamente a Bragança para estudar estão alguns que não compõem a sua área de influência, mas que possuem forte centralidade no âmbito da rede urbana, populações expressivas e que, por isso, mantém fortes interações espaciais com uma grande diversidade de municípios.

Entretanto, a análise aqui recai sobre aqueles que constituem a área de influência de Bragança. E como se observa na Tabela 16 e na Figura 54, existe um grande destaque para Tracuateua enquanto origem das pessoas que se deslocam temporariamente a Bragança por motivo de estudo. Segundo a Tabela 16, 561 pessoas promovem esse movimento, o que equivale a um índice de intensidade – IIDTE de 20,43. O próximo município de origem, Augusto Corrêa, já apresenta números mais modestos que os de Tracuateua, apesar de também serem significativos, com 181 pessoas que se deslocam e 4,47 de IIDTE. Viseu também

registrou números importantes enquanto origem desse tipo de fluxo para Bragança, 119 pessoas, equivalendo a um IIDTE de 2,10. Por fim, têm-se Santa Luzia do Pará e Cachoeira do Piriá, respectivamente, com 36 pessoas e IIDTE de 1,85 e 33 pessoas e 1,25 de IIDTE.

Os expressivos deslocamentos temporários por motivo de estudo para Bragança, tanto originados em sua área de influência quanto em municípios externos a ela e pertencentes a estratos diversos da hierarquia urbana, demonstram a força de Bragança com relação aos serviços educacionais, especialmente os de ensino superior. A Prefeitura Municipal de Bragança relaciona 7 instituições de ensino superior com atuação no município: Universidade Federal do Pará – UFPA; Instituto Federal do Pará – IFPA (Figura 55); Centro Universitário Internacional – UNINTER; Faculdade Pan Americana; Universidade da Amazônia – UNAMA; Universidade do Estado do Pará – UEPA, que atua apenas a partir de educação a distância; e Universidade Paulista – UNIP, também com educação a distância. (PMB, 2015).

FIGURA 55: Bragança. Cursos das principais instituições de ensino superior. 2016

IFPA	UFPA
 FOTO: disponível em http://ambientalifpa.blogspot.com.br/. Acesso em 14/06/2016.	 FOTO: Ribeiro, 2016.
CURSOS DO IFPA	CURSOS DA UFPA
Licenciatura Educação do Campo	Licenciatura em Pedagogia
Licenciatura Física	Licenciatura em História
Licenciatura em Química (PARFOR)	Licenciatura em Letras
Licenciatura em Informática (PARFOR)	Licenciatura em Matemática
Licenciatura em Geografia (PARFOR)	Ciências Biológicas
Licenciatura Ciências Biológica (PARFOR)	
Licenciatura em Pedagogia (PARFOR)	Ciências Naturais
Tecnólogo em Gestão Ambiental	
	Engenharia de Pesca
Tecnólogo em Agroecologia	

FONTE: IFPA (2016b) e UFPA (2016c).

Mas apesar dessas várias instituições, a atração que Bragança exerce sobre a região com relação à educação superior se deve de fato a presença do IFPA e da UFPA, principalmente, desta última. Os campis das duas instituições estão entre os maiores e mais bem estruturados prédios da cidade, possuindo uma boa diversidade de cursos (Figura 55), inclusive cursos como Tecnólogo em Gestão Ambiental, Ciências Biológicas, Ciências Naturais e Engenharia de Pesca, que estão diretamente vinculados à riqueza ambiental do município de Bragança, especialmente, aos extensos manguezais. Mais diretamente relacionados a essa importância ambiental de Bragança, estão os cursos de pós-graduação da UFPA, como o Mestrado em Linguagens e Saberes na Amazônia e o Mestrado e Doutorado em Biologia Ambiental, que representam a realização de importantes pesquisas sobre a problemática socioambiental na região.

4.5.2 Capanema

Com relação às interações espaciais a partir do deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho para Capanema, a Tabela 17 mostra os fluxos mais importantes. Na Figura 56 são contemplados tanto os deslocamentos por trabalho quanto por estudo. Para os deslocamentos por trabalho se considerou apenas os municípios de origem com mais de 20 pessoas realizadoras desse deslocamento à Capanema. Entretanto, foram acrescentados no quadro os municípios de Ourém, Bonito e Cachoeira do Piriá, que apesar de estarem na área de influência de Capanema, possuíam menos de 20 pessoas realizadoras do movimento.

As origens dos fluxos da Tabela 17 estão ordenadas de acordo com a intensidade, assim, os movimentos originados na metrópole, Benevides, Ananindeua e Belém, ocupam apenas as posições de número 13, 16 e 17, respectivamente. Da mesma forma, Castanhal, que também possui posição de destaque na hierarquia urbana regional, aparece apenas na posição de número 12. Essas formas urbanas, por sua importância regional e contingente populacional elevado, desenvolvem interações com os mais variados municípios e por isso aparecem no quadro.

Quando se consideram apenas os números absolutos dos deslocamentos temporários, os fluxos vindos da metrópole podem ser até maiores que os originados na área de influência da cidade em questão, nesse caso, Capanema. Porém, ao levar em conta as intensidades dos fluxos, mediante a relativização do número absoluto do

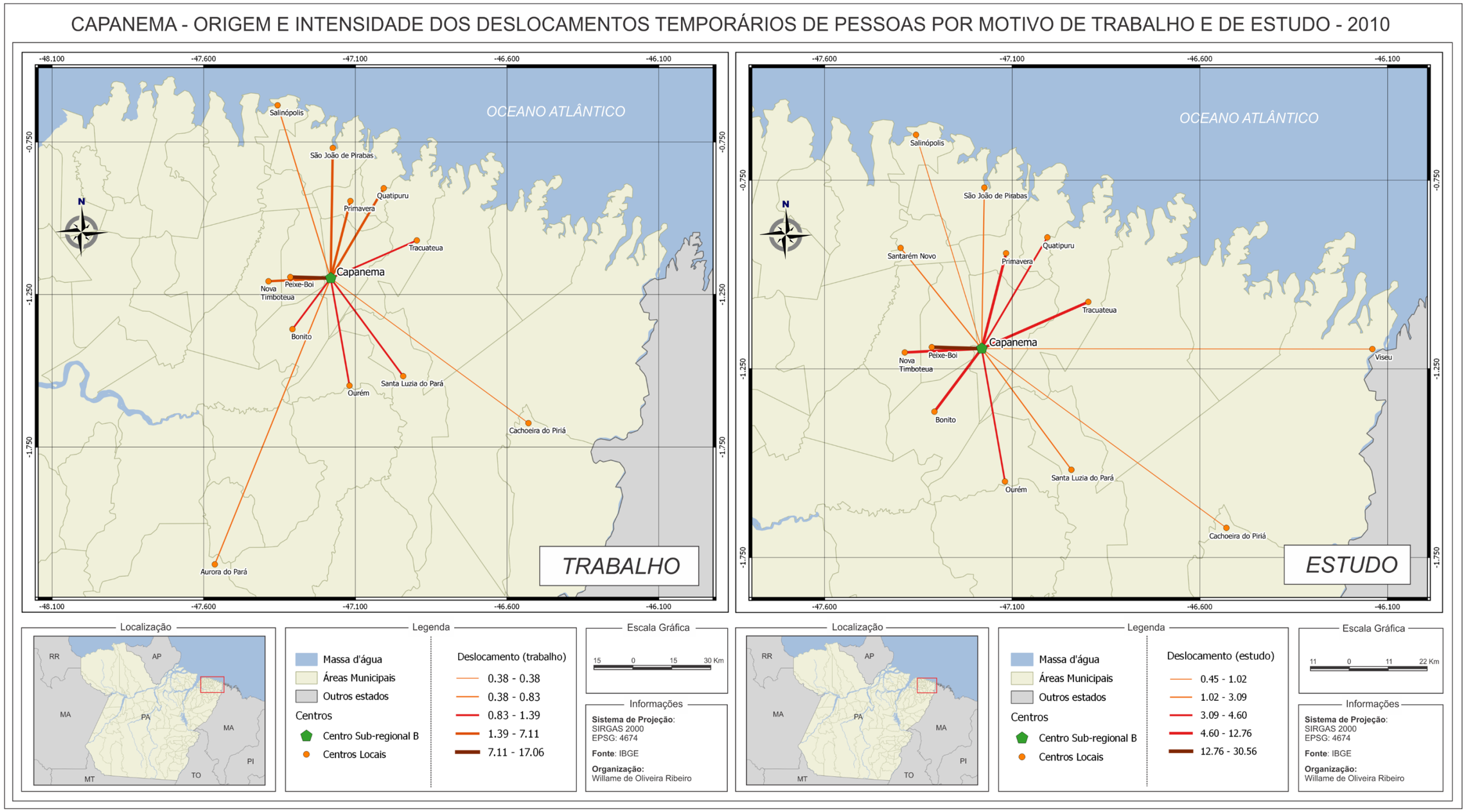
deslocamento pela população do município de origem, os movimentos que partem da área de influência (ou de centros locais fora destas, mas com fortes relações) se sobressaem.

TABELA 17: Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTT**
1	Peixe-Boi	Centro local	134	17,06
2	Primavera	Centro local	73	7,11
3	Nova Timboteua	Centro local	35	2,56
4	São João de Pirabas	Centro local	46	2,23
5	Quatipuru	Centro local	25	2,01
6	Santa Luzia do Pará	Centro local	27	1,39
7	Bonito	Centro local	18	1,32
8	Ourém	Centro local	19	1,16
9	Tracuateua	Centro local	29	1,06
10	Salinópolis	Centro local	31	0,83
11	Aurora do Pará	Centro local	22	0,83
12	Castanhal	Centro Sub-regional A	122	0,70
13	Benevides	Integra a metrópole	21	0,41
14	Cachoeira do Piriá	Centro local	10	0,38
15	Bragança	Centro Sub-regional B	32	0,28
16	Ananindeua	Integra a metrópole	32	0,07
17	Belém	Metrópole	86	0,06
	OUTROS		227	
	TOTAL		989	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 20 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescidos daqueles que pertencem à área de influência de Capanema, mas não alcançaram este número (Ourém, Bonito, Cachoeira do Piriá), à exceção de Santarém Novo, que não foi incluso por ter registro desse tipo de deslocamento em 2010.
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010; 2008)

FIGURA 56: Capanema. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010



FONTE: IBGE (2010).

Desse modo, da posição 1 a posição 10 da Tabela 17 estão centros locais relativamente próximos à Capanema (Figura 56). A maior parte deles integrantes da área de influência, a exceção fica por conta de Tracuateua, que pertence à área de influência de Bragança[43]. Peixe-Boi, muito próximo à Capanema, com 134 pessoas que se deslocam e 17,06 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT, possui amplo destaque nas interações com Capanema por esse critério. Em seguida, na Tabela 17, vem Primavera com 73 pessoas que se deslocam e 7,11 de IIDTT, bem mais intenso que o terceiro colocado, mas muito distante da intensidade do primeiro, Peixe-Boi.

O terceiro fluxo mais intenso é o que parte de Nova Timboteua, com 35 em números absolutos e 2,56 de IIDTT. Em seguida aparece São João de Pirabas, com 46 pessoas e 2,23 de IIDTT. Na sequência está Quatipuru, com 25 pessoas e 2,01 de IIDTT. Com intensidades menores que os municípios citados, porém entre os fluxos mais relevantes também estão Santa Luzia do Pará, Bonito, Ourém, Tracuateua, Salinópolis e Aurora do Pará.

No Gráfico 8, os fluxos mais intensos de deslocamentos temporários por trabalho, relacionados na Tabela 17 e representados na Figura 56, estão organizados de acordo com o setor de trabalho motivador do movimento. Os setores 1 “Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes” e 3 “Transportes e comunicações” não tiveram registros entre os residentes em Peixe-Boi, Primavera, Nova Timboteua, São João de Pirabas, Quatipuru e Santa Luzia do Pará e que realizam deslocamentos temporários por trabalho para Capanema.

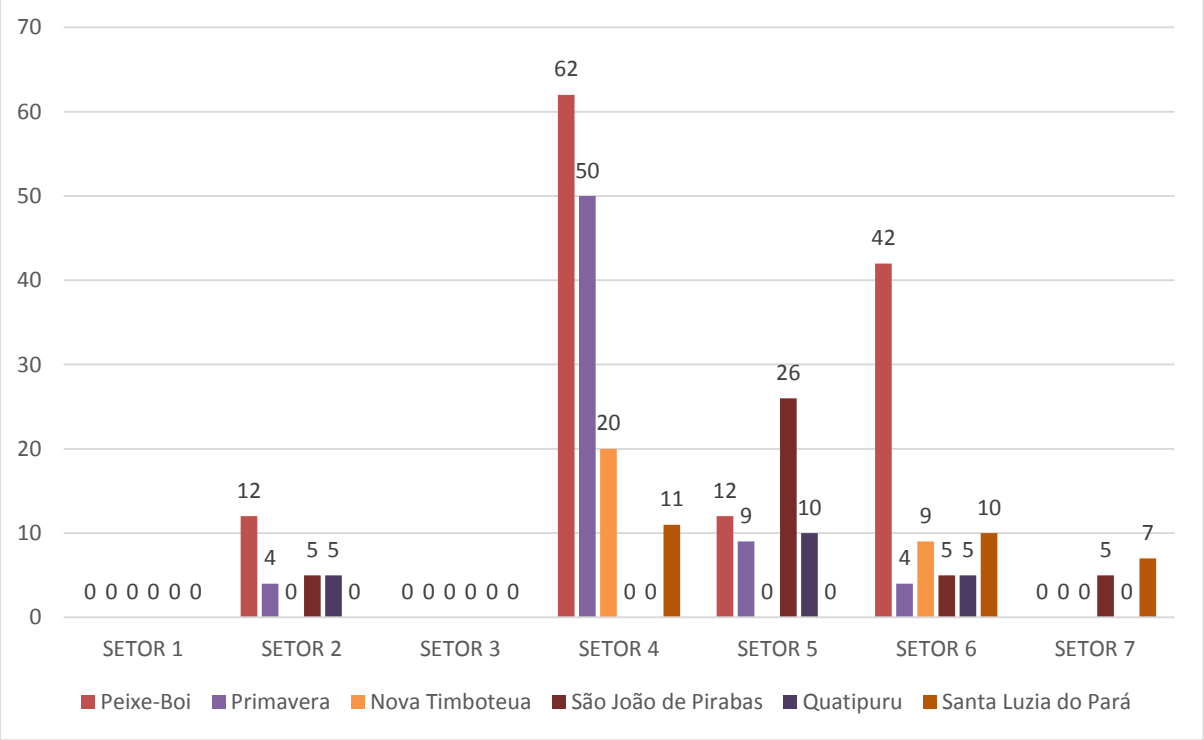
Da mesma forma, os setores 2 “Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio” e 7 “Defesa nacional e segurança pública” foram pouco citados como os setores de trabalho ao qual se vinculam em Capanema. Os setores de trabalho que mais atraem em Capanema essas pessoas são, em ordem crescente, os setores 5, 6 e 4.

Apesar da agropecuária ser em Capanema um setor bem menos importante que indústria e comércio/serviços, em sua área de influência vários

[43] São João de Pirabas e Salinópolis não são reconhecidos pela REGIC 2007 (IBGE, 2008) como pertencentes à área de influência de Capanema, por sua maior articulação com a metrópole de Belém, entretanto, o IBGE (2013), no estudo “Divisão urbano regional”, baseado na REGIC 2007, ao reconhecer as regiões imediatas de articulação urbana, incorporou esses dois municípios à região de Capanema.

municípios contam com uma grande expressão da agropecuária. Além disso, a agropecuária tem tradicionalmente relevância no Nordeste Paraense, desde as políticas de colonização da chamada Região Bragantina na passagem do século XIX para o século XX. Desse modo, o setor 5 “Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal” aparece no Gráfico 8 como o terceiro setor mais frequente no que se refere à ocupação daqueles que se deslocam à Capanema temporariamente por motivo de trabalho a partir de um dos municípios relacionados no gráfico.

GRÁFICO 8: Capanema. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho. 2010



1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes;
2. Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio;
3. Transportes e comunicações;
4. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços;
5. Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal;
6. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais;
7. Defesa nacional e segurança pública.
FONTE: IBGE (2010)

O segundo mais frequente é o setor 6 “Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais”. Isso porque, como já demonstrado, a indústria tem grande importância na composição do PIB de Capanema, o que está diretamente relacionado

à presença da Cimentos do Brasil S/A – CIBRASA, segundo Kalife (2013), uma das mais importantes indústrias do Estado do Pará, atuando em Capanema com a extração mineral de calcário e posterior produção de cimento. De acordo com a autora, “hoje, a empresa realiza a extração de calcário na Jazida B-17 e possui uma produção de 550.000 ton./ano de produção de cimento, o equivalente a 917.000 sacos/mês [...]” (p. 45).

A expressão regional dessa empresa ajuda a explicar o destaque dos deslocamentos temporários para Capanema motivados por trabalho no setor industrial. Porém, o de maior destaque em Capanema na atração desse fluxo relacionado ao trabalho (Gráfico 8) é o setor 4 “Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços”, já que comércio e serviços são as principais atividades da economia de Capanema e as que estão mais diretamente relacionadas à polarização regional exercida pela cidade.

Como se observa na Figura 57, que mostra uma perspectiva da Avenida Barão de Capanema, a cidade possui atividade comercial e prestação de serviços bem dinâmicas, atendendo à demanda da cidade e de sua área de influência. A concentração dessas atividades na citada avenida faz dela a principal de Capanema, com a concentração das principais lojas de eletrodomésticos, eletrônicos, vestuário, móveis etc., tanto aquelas originárias da cidade quanto àquelas que integram redes regionais ou nacionais. Os serviços como os bancários também se concentram na avenida. As ruas adjacentes também são densamente ocupadas por atividades de comércio e serviço e a proximidade entre os diversos estabelecimentos é um importante fator a facilitar a busca dessas atividades por pessoas vindas de outros municípios.

O Gráfico 8 evidencia o setor de comércio e serviços como o mais importante na atração do deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho e demonstra que as interações de Capanema com sua área de influência vão muito além da oferta de produtos e serviços, uma vez sendo também relevante, por exemplo, na oferta de empregos, o que se pode constatar no grande número de deslocamentos originados em Peixe-Boi e Primavera, municípios com populações bem reduzidas.

FIGURA 57: Avenida Barão de Capanema/ Capanema-PA. Concentração de atividade comercial e de prestação de serviços. 2015



FOTO: Ribeiro, 2015.

Quanto aos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo para Capanema, entre os fluxos com mais de 30 pessoas, que foram os destacados na Tabela 18, existe apenas um município cuja sede tem posição na hierarquia urbana superior a centro local, Ananindeua, componente do espaço metropolitano de Belém. Todos os outros são centros locais e a maior parte deles pertencentes à área de influência de Capanema, segundo os dados dos estudos REGIC 2007 (IBGE, 2008) e Divisão Urbano Regional (IBGE, 2013).

Com as exceções de Tracuateua e Viseu, que pertencem à área de influência de Bragança, todos os demais centros locais de origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo listados na Tabela 18 e representados na Figura 56, pertencem à área de influência de Capanema. No caso das duas exceções, apesar de aparecerem entre os fluxos mais intensos para Capanema, possuem fluxos de mesmo tipo muito mais significativos para Bragança. Desse modo, os deslocamentos temporários de pessoas por estudo, da mesma forma como já se constatou com os de trabalho, reforçam as conclusões da REGIC 2007 a respeito da hierarquia urbana e da consequente conformação da área de influência de Capanema.

Da mesma forma como nos dados de trabalho, os deslocamentos temporários por estudo com maior destaque partem de Peixe-Boi, com 240 pessoas que se deslocam e 30,56 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo. Bem menos numeroso e intendo que o primeiro, mas largamente superior aos demais fluxos, aparece Primavera, 131 pessoas e 12,76 de IIDTE. A terceira posição

na ordem de intensidade do fluxo é ocupada por Bonito, que tem 75 que se deslocam, equivalendo a um IIDTE de 5,50. (Figura 56).

TABELA 18: Capanema. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTE**
1	Peixe-Boi	Centro local	240	30,56
2	Primavera	Centro local	131	12,76
3	Bonito	Centro local	75	5,50
4	Tracuateua	Centro local	146	5,32
5	Nova Timboteua	Centro local	69	5,05
6	Ourém	Centro local	75	4,60
7	Quatipuru	Centro local	48	3,87
8	Santarém Novo	Centro local	19	3,09
9	São João de Pirabas	Centro local	56	2,71
10	Santa Luzia do Pará	Centro local	52	2,68
11	Salinópolis	Centro local	38	1,02
12	Viseu	Centro local	31	0,65
13	Cachoeira do Piriá	Centro local	12	0,45
14	Ananindeua	Integra a metrópole	65	0,14
	OUTROS		297	
	TOTAL		1354	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 30 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescidos daqueles que pertencem à área de influência de Capanema, mas não alcançaram este número (Santarém Novo, Cachoeira do Piriá).
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010; 2008)

Na sequência aparece Tracuateua, Nova Timboteua, Ourém, Quatipuru, Santarém Novo, São João de Pirabas, Santa Luzia do Pará, Salinópolis, Viseu e Cachoeira do Piriá, segundo a ordem de intensidade do fluxo.

Estabelecendo um comparativo entre os dados de deslocamento temporário por trabalho e por estudo para Bragança e Capanema, fica evidente que Capanema possui uma diversidade bem maior de municípios de origem de fluxos, entretanto, o número total de deslocamentos tanto por trabalho quanto por estudo é maior para Bragança do que para Capanema. Isso ocorre porque a área de influência de Capanema é marcada pela existência de pequenos municípios, que constituem cidades de populações reduzidas, enquanto que na área de influência de Bragança

prevalecem municípios extensos e com maior população, contudo somando apenas 3 municípios à exceção de Bragança.

Outra constatação é que Capanema se volta mais a sua área de influência, possuindo menor intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho e por estudo advindos da metrópole de Belém, que são muito mais presentes em Bragança.

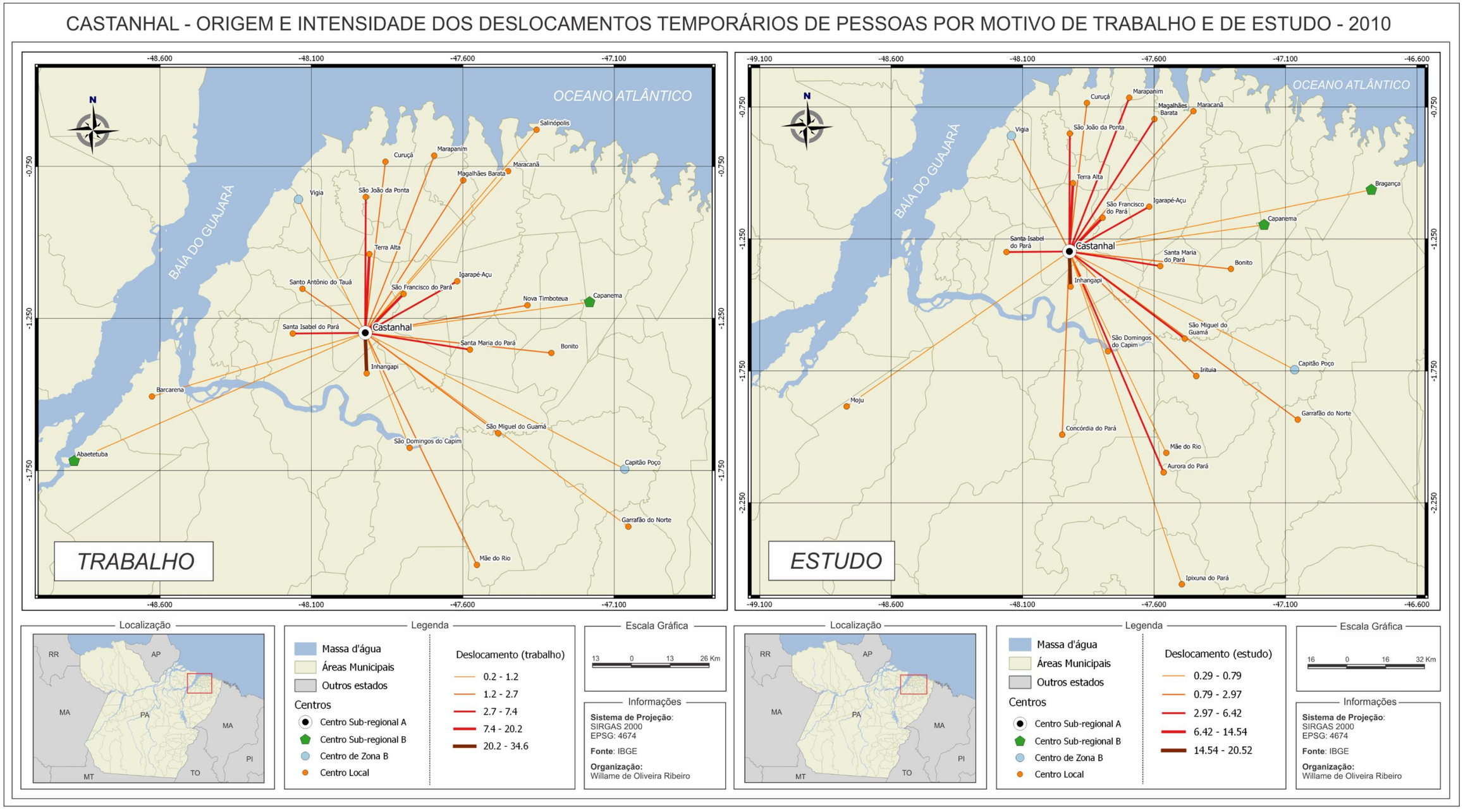
4.5.3 Castanhal

Mantidos os mesmos critérios de corte estabelecidos para Capanema e Bragança, a partir de 20 pessoas para os deslocamentos temporários por trabalho e de 30 pessoas para os deslocamentos por estudo, pela quantidade de municípios de origem dos fluxos (Tabelas 19 e 20 e Figura 58) já se percebe que as interações constituídas por Castanhal são mais numerosas, intensas e complexas, principalmente porque ultrapassam largamente sua área de influência.

Para os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho (Tabela 19) foram registrados 27 municípios de origem com mais de 20 pessoas que se deslocam para Castanhal, já que Magalhães Barata, que se considerada somaria 28, somente foi incluída na Tabela 19 por integrar a área de influência de Castanhal, mas de fato tem menos de 20 pessoas que realizam esse tipo de movimento para o município em questão. Como já visto, no caso de Bragança eram apenas 8 municípios de origem com mais de 20 pessoas a realizar o deslocamento e no caso de Capanema, 14 pessoas, o que evidencia a superioridade de Castanhal na atração desse tipo de fluxo, cujo destinado ao município totaliza 4202 pessoas contra 1166 de Bragança e 989 de Capanema.

Também se destacam em Castanhal as interações promovidas com cidades de estratos superiores e intermediários da hierarquia urbana, mesmo que de forma bem menos intensa que as interações com as cidades da área de influência, na Tabela 19 se observa que os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho a partir de municípios que compõem o espaço metropolitano de Belém estão entre os mais relevantes, com destaque para Ananindeua e Benevides, que apresentam intensidade superior ao fluxo a partir de Belém e de Marituba.

FIGURA 58: Castanhal. Origem e intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. 2010



FONTE: IBGE (2010).

TABELA 19: Castanhal. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTT**
1	Inhangapi	Centro local	347	34,57
2	São Francisco do Pará	Centro local	305	20,25
3	Terra Alta	Centro local	168	16,37
4	São João da Ponta	Centro local	39	7,41
5	Igarapé-Açu	Centro local	213	5,94
6	Santa Izabel do Pará	Centro local	269	4,52
7	Santa Maria do Pará	Centro local	85	3,69
8	Curuçá	Centro local	93	2,71
9	São Miguel do Guamá	Centro local	127	2,46
10	Marapanim	Centro local	57	2,14
11	Santo Antônio do Tauá	Centro local	56	2,10
12	Nova Timboteua	Centro local	24	1,76
13	Mãe do Rio	Centro local	42	1,51
14	Bonito	Centro local	20	1,47
15	Magalhães Barata	Centro local	11	1,36
16	Ananindeua	Integra a metrópole	610	1,29
17	Maracanã	Centro local	35	1,23
18	Garrafão do Norte	Centro local	28	1,12
19	Benevides	Integra a metrópole	54	1,05
20	Capanema	Centro Sub-regional B	63	0,99
21	São Domingos do Capim	Centro local	26	0,87
22	Belém	Metrópole	946	0,68
23	Vigia	Centro de Zona B	32	0,67
24	Marituba	Integra a metrópole	72	0,67
25	Capitão Poço	Centro de Zona B	31	0,60
26	Salinópolis	Centro local	22	0,59
27	Barcarena	Centro local	31	0,31
28	Abaetetuba	Centro Sub-regional B	25	0,18
	OUTROS		371	
	TOTAL		4202	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 20 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescido do Município de Magalhães Barata, que, segundo o IBGE (2008) pertence à área de influência de Castanhal, mas ficou abaixo do número de corte aqui estabelecido. Além disso, o Município de Aurora do Pará, também integrante da área de influência de Castanhal, não foi incluso por não ter registrado deslocamentos desse tipo em 2010.

** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por trabalho pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.

FONTE: IBGE (2010; 2008)

As interações com cidades de estratos intermediários também merecem destaque. Aparecem entre os principais fluxos temporários de pessoas por trabalho com destino à Castanhal, os originários de Capanema, Vigia, Capitão Poço e Abaetetuba, que ocupam posição intermediária, porém inferior a Castanhal na hierarquia urbana, apesar de não comporem sua área de influência.

Da mesma forma, vale ressaltar a substancial presença de municípios não pertencentes à área de influência entre os principais fluxos por trabalho para Castanhal, não apenas os centros intermediários e superiores já citados, mas também centros locais como Santa Izabel do Pará, Nova Timboteua, Bonito, Garrafão do Norte, Salinópolis e Barcarena, que pertencem a outras áreas de influência, não obstante mantêm razoáveis interações com Castanhal.

As maiores intensidades de deslocamento temporário de pessoas para Castanhal partem dos municípios de sua área de influência, que estão todos entre os principais fluxos. Os mais intensos têm origem nos municípios mais próximos, como é o caso de Inhangapi, com 347 pessoas que se deslocam e 34,57 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Trabalho – IIDTT. Também é o caso dos segundo e terceiro colocados na ordem de intensidade, respectivamente, São Francisco do Pará, com 305 pessoas e IIDTT de 20,25 e Terra Alta, com 168 pessoas e 16,37 de IIDTT. Até a 10ª posição na ordem de intensidade ainda se tem os municípios de São João da Ponta, Igarapé-Açu, Santa Izabel do Pará, Santa Maria do Pará, Curuçá, São Miguel do Guamá e Marapanim (Tabela 19 e Figura 58).

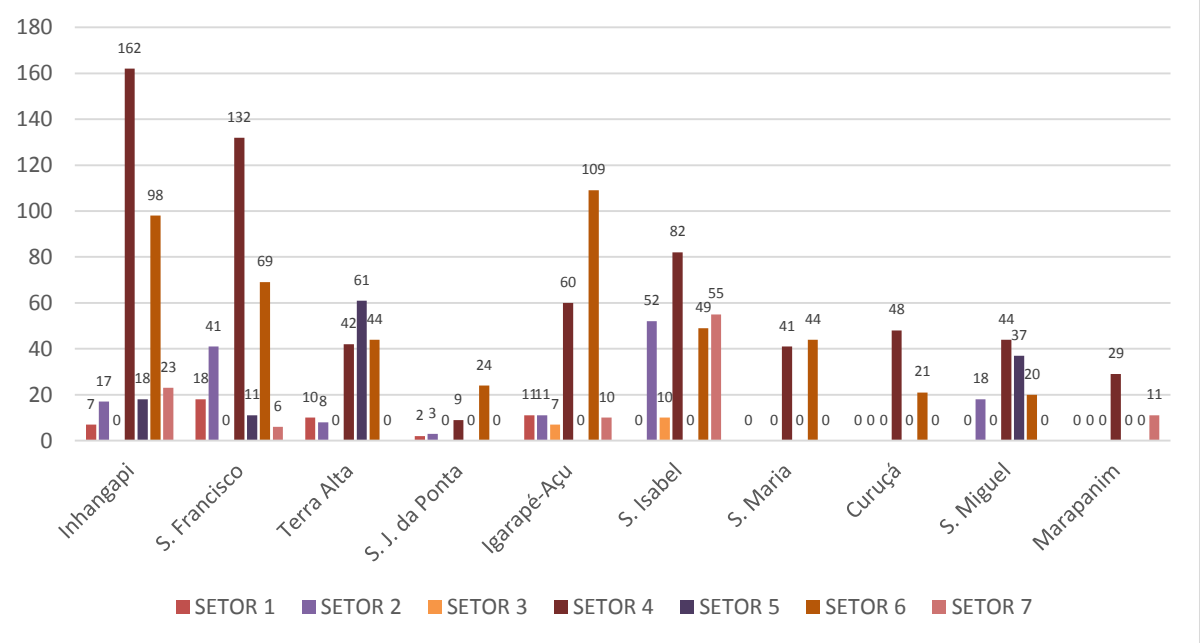
Para essas 10 origens com mais intensos fluxos temporários de pessoas por motivo de trabalho para Castanhal também foram analisados os setores de trabalho a que se relacionam as pessoas que promovem o deslocamento. No Gráfico 9 fica explícito que os setores 1 “Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes” e 3 “Transportes e comunicações” são os menos relevantes na composição desse tipo de fluxo para Castanhal, inclusive estando ausentes de boa parte das 10 origens consideradas.

Os setores 2 “Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio”, 5 “Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal” e 7 “Defesa nacional e segurança pública” ocupam uma posição intermediária nesse tipo de fluxo para Castanhal, estando ausentes de algumas origens e se mantendo com uma presença pequena na maioria. As exceções ficam por conta de São Francisco e Santa Izabel, onde o setor 2 tem uma boa expressividade; Terra Alta,

com forte presença dos deslocamentos ligados ao setor 5; e Santa Izabel, onde tem origem um importante fluxo para Castanhal ligado ao setor 7.

Contudo, como se observa no Gráfico 9, os setores que mais se destacam na composição dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho para Castanhal, entre os 10 municípios com maior intensidade na origem do fluxo, são 6 “Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais” e, principalmente, 4 “Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços.

GRÁFICO 9: Castanhal. Deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho com origem em municípios da área de influência por setor de trabalho. 2010



1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas, gerentes;
2. Profissionais das ciências e das artes/técnicos de nível médio;
3. Transportes e comunicações;
4. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços;
5. Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal;
6. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais;
7. Defesa nacional e segurança pública.
FONTE: IBGE (2010).

Essa importância do setor 6 coincide com o encontrado em Capanema e contrasta com a realidade de Bragança, onde a produção industrial tem pouca importância e ao invés disso se tem uma maior relevância da agropecuária. Já o setor 4 foi constatado como o mais importante, nesse critério dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho, nos três municípios, confirmando os dados da constituição do PIB municipal, que apontam o setor de comércio e serviços como

largamente mais importante que os demais na economia desses municípios. Sendo as atividades de comércio e serviços as principais responsáveis pela centralidade regional exercida por estas cidades e pela configuração de suas áreas de influência.

Castanhal, apesar de ter no comércio e nos serviços a sua principal base de sustentação econômica, tem a indústria como parte indispensável de sua economia (as principais estão relacionadas no Quadro 24), envolvendo desde indústrias tradicionais, como a Companhia Têxtil de Castanhal – CTC, fundada em 1966 (SOUZA, 2008), à empreendimentos mais recentes, como a ISOESTE, instalada nos anos 2000.

QUADRO 24: Castanhal. Principais indústrias. 2015

INDÚSTRIAS	SETOR
Companhia Têxtil de Castanhal - CTC	Têxtil
HILÉIA Indústria de Produtos Alimentícios S/A	Alimentício
IC MELO & CIA LTDA - FLAMBOYANT	Alimentício
ISOESTE	Materiais de Construção
MARIZA Indústria e Comércio da Amazônia	Alimentício
Produtos Alimentícios PANTERA Ltda.	Alimentício
Cerâmica TROPICAL Ltda.	Materiais de Construção
OYAMOTA do Brasil S/A	Metalúrgico
TELHAÇO Ltda.	Metalúrgico

FONTE: Trabalho de Campo, outubro de 2015.

Existe uma tendência de fortalecimento da participação da atividade industrial na composição da economia de Castanhal, o que se sustenta no distrito industrial da cidade em fase de instalação pela Prefeitura Municipal e na chegada prevista para os próximos anos de empreendimentos industriais de grande porte, como os da Cargill, da Bombril e da INCENOR - Indústria Cerâmica do Nordeste (EMPRESAS .... 2014). O fortalecimento industrial se relaciona muito à situação espacial de Castanhal, com boa acessibilidade rodoviária, funcionando como um entroncamento de rodovias estaduais e federais importante, e proximidade com o espaço metropolitano de Belém.

Entretanto, continua sendo o comércio e os serviços os grandes responsáveis pela centralidade regional de Castanhal. Com o comércio varejista e os serviços mais densos e diversificados do Nordeste Paraense, Castanhal conta com a presença de grandes redes nacionais, regionais (tanto originários da metrópole de

Belém quanto do próprio Nordeste Paraense) e de empreendimentos locais. Também possui uma boa diversidade de franquias nacionais e internacionais dos setores alimentício, vestuário, cosméticos etc. (Figura 59).

FIGURA 59: Castanhal. Algumas das principais lojas do comércio varejista. 2016



FOTOS: Ribeiro, 2016.

O comércio varejista de Castanhal, assim como a maior parte dos serviços públicos, bancários etc., estão concentrados no centro da cidade, mais precisamente na Avenida Barão do Rio Branco e suas adjacências. Essa concentração e o caráter monocêntrico da cidade deve ser rompido com a instalação do Shopping Modelo (Figura 60), que, segundo a Associação Brasileira de Shopping Centers – ABRASCE

(2016), tem inauguração prevista para dezembro de 2017, e que se distancia do centro da cidade cerca de 5 km. Desse modo, e diante do potencial de reorganização do espaço e de atração de atividades econômicas e pessoas que possui objetos como os shopping centers, a tendência é a de formação de subcentro de comércio e serviços, o primeiro de Castanhal.

FIGURA 60: Shopping Center Modelo. Características do Projeto. 2016

Representação do Shopping Center Modelo



Ficha técnica do empreendimento

- Inauguração: 2016
- Público alvo: 1% A, 25% B, 49% C, 25% D;
- Lojas âncora: 5 âncoras;
- Megalojas: 3 megalojas;
- Praça de alimentação: 16 lojas;
- Áreas de lazer: cinemas, restaurantes, bares, games e parque infantil;
- Salas de cinema: uma das maiores rede trazendo o que tem de melhor na sétima arte com 5 salas de última geração;
- Vagas de Estacionamento: 1.100 vagas;
- Área construída: 33 mil m²;
- Área bruta locável: 20.000 m²;
- Empregos Diretos: 2.000;
- Empregos Indiretos: 8.000;
- Prev. de vendas anuais: 190 milhões de reais;
- Localização: Av. José Salles,nº 895, Bairro Salles Jardins / Castanhal - PA.

FONTE: GRUPO MB CAPITAL. Shopping Center Modelo. 2016. Disponível em: http://mbcapital.nyu.com.br/shopping-modelo-castanhal#prettyPhoto. Acesso em: 24/06/2016.

O Shopping Modelo também deve ampliar a centralidade de Castanhal na Região Nordeste do Pará, já que nenhuma outra cidade possui tal infraestrutura

comercial, como bem evidenciam as intenções de seus promotores, que inclui o Grupo MB Capital, um grupo nacional de investimentos, e um promotor imobiliário local, a Valle.

> Diante a tanta diversidade para a população, Castanhal se tornará ainda mais a cidade “Modelo” da região com este empreendimento, que é o resultado da união de empreendedores do município, do Banco da Amazônia, Prefeitura Municipal de Castanhal e Grupo MB Capital, esta realidade é um antigo sonho do município, que a partir de agora poderá, está fazendo contagem regressiva para usufruir do maior polo privado de comércio, serviço e entretenimento da Região Nordeste do Estado. Junto ao shopping, teremos uma área destinada a hotelaria e torres comerciais, já que serão necessários ao fortalecimento econômico da cidade como centro regional. (GRUPO MB CAPITAL, 2016, p. 1).

Com isso fica claro que além de já possuir um destaque no setor de comércio e serviços, Castanhal tende a ampliar essa importância e, assim, fortalecer sua centralidade regional.

No que se refere aos deslocamentos temporários de pessoas por motivo estudo (Tabela 20), é reafirmada a maior complexidade e densidade das interações espaciais desenvolvidas por Castanhal em comparação com os dois outros centros de destaque do Nordeste Paraense, Capanema e Bragança. Os 26 municípios com deslocamento acima de 30 pessoas para Castanhal representam um número bem maior do que o encontrado nas demais. Da mesma forma, a forte presença de centros intermediários da hierarquia urbana (Vigia, Capanema, Capitão Poço, Bragança) e de todos os integrantes do espaço metropolitano de Belém (Benevides, Marituba, Belém, Ananindeua) entre os fluxos mais intensos indica a maior complexidade das interações espaciais.

O número total de pessoas que fazem o deslocamento temporário para Castanhal motivadas por estudo também é bastante superior ao registrado em Bragança e Capanema, respectivamente com 1738 e 1354 pessoas que se deslocam, enquanto Castanhal totaliza 3294. Os fluxos mais intensos são representados por centros locais, especialmente aqueles que compõem a área de influência de Castanhal.

TABELA 20: Castanhal. Origem dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. 2010

	MUNICÍPIO DE ORIGEM*	POSIÇÃO NA HIERARQUIA URBANA	NÚMERO DE PESSOAS QUE SE DESLOCAM	IIDTE**
1	Inhangapi	Centro local	206	20,52
2	São Francisco do Pará	Centro local	219	14,54
3	Terra Alta	Centro local	113	11,01
4	São Miguel do Guamá	Centro local	331	6,42
5	Santa Maria do Pará	Centro local	109	4,73
6	Igarapé-Açu	Centro local	161	4,49
7	Magalhães Barata	Centro local	35	4,31
8	Santa Izabel do Pará	Centro local	253	4,25
9	Marapanim	Centro local	97	3,65
10	São João da Ponta	Centro local	18	3,42
11	Aurora do Pará	Centro local	85	3,20
12	Irituia	Centro local	93	2,97
13	Curuçá	Centro local	84	2,45
14	Maracanã	Centro local	63	2,22
15	Bonito	Centro local	30	2,20
16	Vigia	Centro de Zona B	86	1,80
17	Concórdia do Pará	Centro local	45	1,59
18	Garrafão do Norte	Centro local	39	1,56
19	Capanema	Centro Sub-regional B	50	0,79
20	Ipixuna do Pará	Centro local	34	0,66
21	Benevides	Integra a metrópole	32	0,62
22	Capitão Poço	Centro de Zona B	31	0,60
23	Moju	Centro local	36	0,51
24	Marituba	Integra a metrópole	50	0,46
25	Bragança	Centro Sub-regional B	46	0,41
26	São Domingos do Capim	Centro local	11	0,37
27	Mãe do Rio	Centro local	8	0,29
28	Belém	Metrópole	266	0,19
29	Ananindeua	Integra a metrópole	70	0,15
	OUTROS		593	
	TOTAL		3294	

*Foram considerados apenas os municípios com mais de 30 pessoas que realizavam o deslocamento em 2010 acrescidos daqueles que pertencem à área de influência de Castanhal, mas não alcançaram este número (São João da Ponta, São Domingos do Capim, Mãe do Rio).
** Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - alcançado a partir da divisão do número de pessoas que realizaram o deslocamento por estudo pela população total do município de origem em 2010, multiplicado por 1000.
FONTE: IBGE (2010; 2008)

Assim, como expõe a tabela 20 e a Figura 58, as 7 primeiras origens mais intensas são da área de influência. Entretanto, cabe destacar a razoável presença de

municípios externas à área de influência, que não se restringem aos já citados centros intermediários, mas também envolvem centros locais como Santa Izabel do Pará, Irituia, Curuçá, Bonito, Concórdia do Pará, Garrafão do Norte, Ipixuna do Pará e Moju.

Mas os mais intensos deslocamentos temporários por estudo para Castanhal partem dos municípios mais próximos e integrantes da área de influência. Da mesma forma que nos deslocamentos por trabalho, destacam-se Inhangapi, com 206 pessoas que se deslocam e 20,52 de Índice de Intensidade do Deslocamento Temporário por Estudo - IIDTE; São Francisco do Pará, com 219 pessoas e 14,54 de IIDTE; e Terra Alta com 113 pessoas que se deslocam e 11,01 de IIDTE.

O próximo item dá continuidade à discussão das interações espaciais, como uma forma de analisar as centralidades das cidades estudadas e sua forma de inserção regional, que são importantes elementos constituidores de suas particularidades, entretanto, a partir de outro indicador, que não é mais relativo ao deslocamento de pessoas, mas sim aos fluxos gerados pela operação das redes de comércio varejista sediadas nas cidades de maior centralidade do Nordeste Paraense. Os movimentos são, principalmente, de mercadorias, mas também envolvem importantes fluxos de informações atrelados, especialmente, ao processo de gestão das redes de comércio varejista.

4.6 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS A PARTIR DAS REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA DO NORDESTE PARAENSE NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DE BRAGANÇA, CAPANEMA E BRAGANÇA

As redes de comércio varejista do Nordeste Paraense consideradas nessa análise já foram apresentadas no capítulo dois dessa obra e consistem nos grupos Marilar, Radisco, Jomóveis e Eletromóveis. Todas essas redes são originadas e sediadas em uma das cidades de maior centralidade do Nordeste Paraense e compõem a sua significativa atuação regional. Como a caracterização dessas redes já foi realizada anteriormente, na abordagem do primeiro ponto de vista, privilegiando as interações entre as cidades principais do Nordeste Paraense; a discussão aqui será organizada a partir das cidades que as sediam, desenvolvendo o terceiro ponto de vista, que prioriza as interações das cidades estudadas com suas áreas de influência. E, nesse sentido, a abordagem se restringirá à Capanema e à Castanhal, pois

Bragança, atualmente, não possui a matriz de nenhuma das redes, mesmo estando na origem da Jomóveis, agora, sediada em Castanhal.

O deslocamento da sede do grupo, neste caso, em favor de Castanhal, é bastante significativo da fortificação e da atenuação das funções regionais das cidades. Fundada no início dos anos 1970, em Bragança, em meados dos anos 1980 a rede passou ter Castanhal como núcleo de suas operações, diante da alocação da gestão e do centro de distribuição do grupo na cidade (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

Desse modo, pode-se falar de uma perda de centralidade de Bragança diante do fortalecimento de Capanema e Castanhal, o que já havia sido atestado por outros indicadores já discutidos, como a quantidade de agências bancárias em funcionamento nas cidades (Bragança tem apenas cinco agências, enquanto Capanema possui seis e Castanhal onze agências) e a presença de órgão públicos federais de grande demanda social, como a Agência ou Gerência Regional do Trabalho e Emprego e a Agência da Receita Federal- ARF, que estão presentes em Castanhal e Capanema, mas ausentes de Bragança.

Um fator que concorre para essa realidade é a situação espacial de Bragança, que é desvantajosa diante das duas cidades concorrentes, uma vez que a rodovia é o meio privilegiado para os deslocamentos e tanto Castanhal quanto Capanema se apresentam como entroncamentos rodoviários, diferentemente de Bragança, que possui poucas cidades em seu entorno e que, apesar de ter boa interligação rodoviária, não possui a mesma condição de entroncamento. A fala do diretor-presidente da rede Eletromóveis ilustra essa condição de Bragança.

> Bragança, ela tem uma particularidade, é uma cidade de 400 anos, que tem a sua vida própria, o bairrismo é muito forte, as tradições são muito fortes, a cultura de Bragança é muito forte. Então as pessoas ... por tá a 220 km de Belém, fica mais difícil as pessoas saírem de lá pra vir aqui comprar produtos e tal. Então, ela tem uma vida mais própria e talvez não vá ter um desenvolvimento como Castanhal, por exemplo, que tá aí num eixo, dentro de uma BR, Bragança é um pouco isolada. Mas é uma cidade muito boa e que contribui muito, até pra cultura, pro fortalecimento da nossa região nordeste, como Marujada, São Benedito, Círio de Nazaré, praias, sua vida cultural, os artistas. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016).

A fala do diretor-presidente do grupo Eletromóveis, que não possui loja em Bragança, fornece uma boa caracterização da inserção de Bragança no contexto regional atual, de um lado, evidenciando um privilégio da cidade e, de outro lado, uma

desvantagem. O privilégio se relaciona à sua particularidade ligada à cultura, às tradições, às belezas naturais, às festas, ao lazer proporcionado pelas praias e a uma vida própria favorecida pelo seu distanciamento da metrópole. A desvantagem fica por conta de seu "isolamento", na verdade, uma inserção mais precária na rede rodoviária, quando se compara com a situação de Capanema e Castanhal. De qualquer modo, fica claro na fala do entrevistado e nos dados levantados, um certo recuo do papel regional de Bragança, o que é ilustrado pela não utilização da cidade como sede pelas redes de comércio varejista estudadas, nem mesmo pela que lá surgiu.

Iniciando a análise das interações espaciais materializadas a partir da operação das redes de comércio varejista, será discutido primeiramente o caso de Capanema e, assim, serão abordadas as interações constituídas pelas redes lá sediadas, isto é, Radisco e Eletromóveis.

A rede Radisco mantêm instalado em Capanema a gestão do grupo, em sua loja matriz, a maior da rede, organizada sob o formato de loja de departamentos; o seu centro de distribuição e uma segunda loja. Somente as unidades de Capanema, pela centralidade que caracteriza a cidade no âmbito da rede urbana, já proporcionam uma amplitude regional para as vendas lá realizadas. Como indica a fala do gerente administrativo do grupo:

> Nós temos muitos clientes de Peixe-Boi, de Nova Timboteua, Ourém, Bonito, inclusive, clientes que a nossa loja existe lá no município deles, mas às vezes eles não encontram o produto que querem lá naquela filial, pegam um ônibus, vem pra cá pra ver se encontra aqui (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Capanema, agosto de 2016).

As cidades citadas pelo entrevistado como origem de clientes das lojas de Capanema não possuem unidades do grupo e, por conta disso, promovem um deslocamento mais constante à Capanema, mesmo porque essas estão entre as cidades com maior proximidade desse centro sub-regional, tanto em termos de espaço físico, quanto de espaço relacional, como já visto nos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo, em que todas essas cidades aparecem entre as principais origens de deslocamentos à Capanema.

Mas a Radisco ainda mantém unidades em cidades integrantes da sua área de influência. Este é o caso de São João de Pirabas, Primavera, Salinópolis e Santa Luzia do Pará. Porém, como relatado pelo gerente administrativo do grupo, muitas vezes consumidores se deslocam dessas cidades onde a rede está instalada até

Capanema, em busca da variedade não encontrada na loja da sua cidade, mas presente na matriz da rede.

Entretanto, a atuação da rede Radisco não se restringe à área de influência de Capanema, ultrapassa os seus limites, possuindo alocações em cidades sob influência de Castanhal - Igarapé-Açu, Irituia, São Miguel do Guamá – e na própria cidade de Castanhal (Figura 61). Desse modo, a rede Radisco é um exemplar bastante significativo da inserção regional de Capanema, que além de polarizar uma área já relevante, também tem ampliado os limites de sua atuação. Mas é interessante observar que nenhuma das lojas da rede se localiza além dos limites do Nordeste Paraense. O que, entre outros fatores, como a maior facilidade de gerenciar unidades razoavelmente próximas, se relaciona com a adequação do grupo às condições da rede urbana e da própria região Nordeste do Pará. Nesse sentido, ao tratar das diferenças entre Capanema e Castanhal com relação às condições para a atuação da rede, o gerente administrativo do grupo fornece alguns elementos à caracterização do Nordeste Paraense:

> Um dos principais fatores é o comportamento do consumidor com relação à crédito. Porque Castanhal, ela já tem um timbre de capital. Certo? Então, nosso padrão de análise de crédito, inclusive, lá ele tende a ser um pouco mais estreito, mais enrijecido, porque, por exemplo, a quantidade de golpes de análise crédito lá é bem maior: encontra número de contracheque falso ... a insegurança é um pouco maior. Um outro ponto também é a questão trabalhista. O sindicato de Castanhal, dos trabalhadores de Castanhal, ele paga melhor do que o sindicato da própria capital, de Belém. A mão de obra em Castanhal é mais cara do que a de Capanema. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Capanema, agosto de 2016).

Assim, no Nordeste Paraense, enquanto uma região menos moderna que o espaço metropolitano de Belém, o comportamento do consumidor com relação ao crédito é marcado por relações mais diretas com a loja, por meio do mecanismo do crediário próprio, havendo menor uso de cartões de crédito. Da mesma forma, a mão de obra nessa região, segundo o entrevistado, tende a ter uma remuneração menor em comparação com a metrópole. Como Castanhal possui uma aproximação relacional maior com a metrópole, o que é percebido pela rede, ela tende a apresentar maiores semelhanças com a realidade metropolitana do que as demais cidades do Nordeste Paraense.

Ao se manifestar sobre os planos de expansão do grupo Radisco, o seu gerente administrativo assim se pronunciou: “Nós temos intenção de abrir mais unidades. Não na capital, principalmente pelo modelo do funcionamento comercial

que é diferente do interior" (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Capanema, agosto de 2016). Desse modo, as particularidades do Nordeste Paraense com relação ao mecanismo de crédito, com a utilização de crediário próprio pelas lojas, são percebidas pelo grupo como um fator positivo a sua atuação, diante da adequação que já possuem a esse contexto.

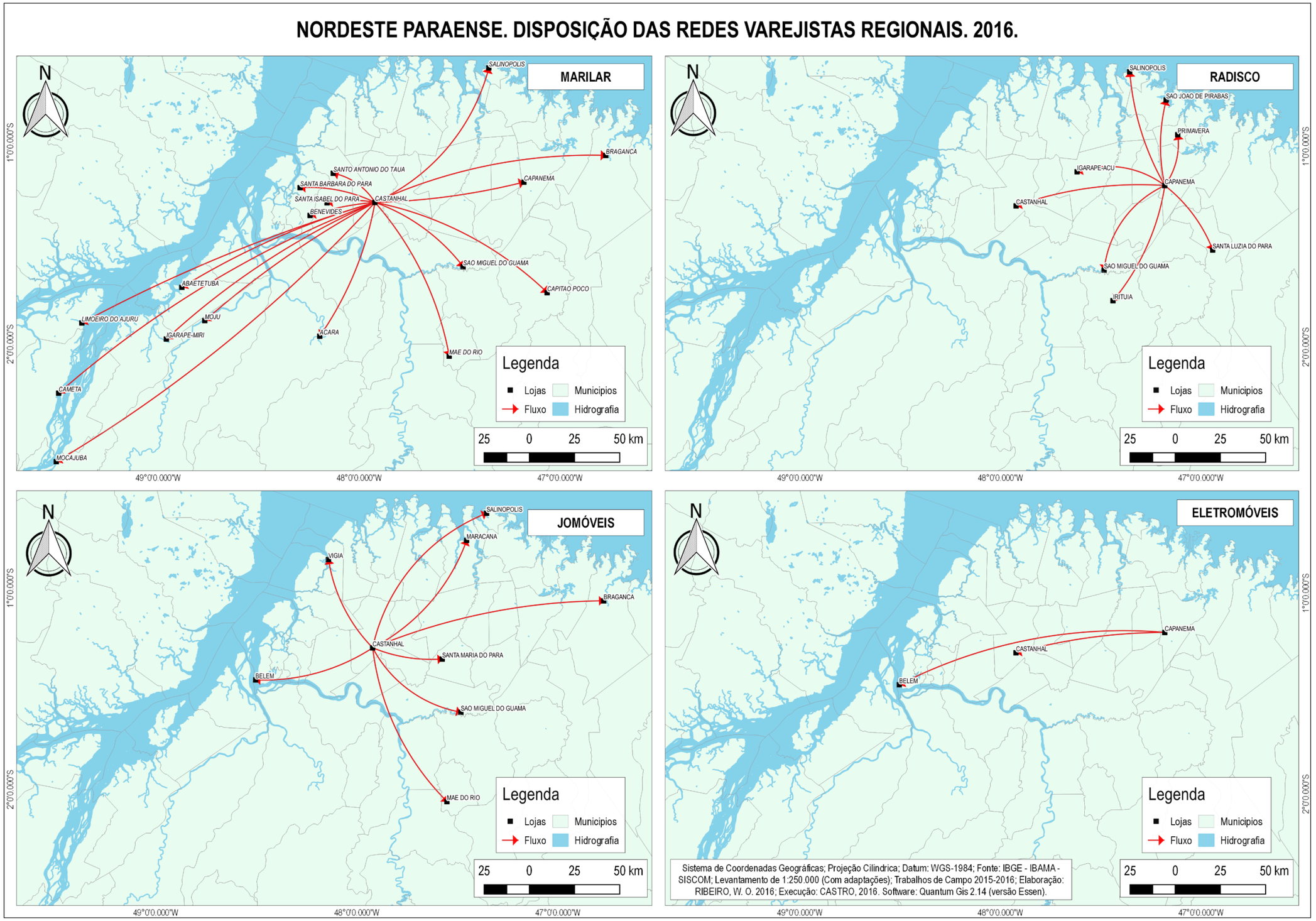
A mesma questão também é percebida por outras redes, porém com conclusões diferentes. É o caso da Eletromóveis, que além de salientar a existência de um poder aquisitivo maior em Belém, bem menor em Capanema e, numa situação intermediária, Castanhal; ainda ressalta o crediário próprio como um risco.

> Hoje se encontra um problema. É que o hábito do interior, devido à amizade, que aqueles clientes de 30 e poucos anos que eu tenho, ele não aceita muito pagar com cartões de crédito, quer trabalhar no crediário. E isso é prejudicial pra gente porque os outros concorrentes vende e recebe e a gente corre o risco da pessoa se atrapalhar com doença, perde emprego... uma série de coisas. E a inadimplência aumenta pra nós que vendemos no carnê, no crediário. Esse é um ponto que não é legal. Em Belém nós não corremos esse risco. Até porque a gente não conhece as pessoas na cidade grande, a gente não pode oferecer essa amizade. (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Belém, setembro de 2016).

Entretanto, a despeito das diferentes visões a respeito dos benefícios ou malefícios do crediário próprio, é notório que as redes de comércio varejista percebem esse mecanismo como uma importante particularidade do Nordeste Paraense, enquanto uma região ainda marcada pelas relações pessoais, de proximidade, diferenciando-se da impessoalidade que prevalece nas relações comerciais nas grandes cidades.

A Eletromóveis, a outra rede com a matriz instalada em Capanema, apresenta diferenças marcantes em relação à Radisco. Com apenas três lojas, a matriz, em Capanema, e filiais em Castanhal e Belém (Figura 61), a rede opera com lojas de maior porte e localizadas nas cidades com maior centralidade, buscando, desse modo, o alcance do consumidor em uma escala regional e não apenas local. As lojas de Capanema e Castanhal, organizadas como loja de departamentos, estão entre as principais das duas cidades, já a de Belém, alocada em área nobre da cidade, possui grande destaque no segmento de móveis e decoração, voltado a um público mais abastado.

FIGURA 61: Nordeste Paraense. Disposição das redes de comércio varejista regionais. 2016



Apesar de não atuar por meio de diversas unidades alocadas nas cidades da área de influência da cidade que a sedia, a Eletromóveis exemplifica a força e o protagonismo econômico que muitas vezes está presente em cidades de posição intermediária na rede urbana. Contrariando uma lógica de dispersão a partir da metrópole, a Eletromóveis se constitui enquanto uma rede de varejo, que originada em Capanema, consegue se inserir no mercado de cidades de posição superior na hierarquia urbana, como são os casos de Castanhal e, principalmente, da metrópole de Belém.

Divergindo da lógica hierárquica que caracteriza o movimento de dispersão metropolitana, o caso da Eletromóveis se afina com o funcionamento heterárquico da rede urbana (CATELÁN, 2013), evidenciando que o dinamismo econômico, bem como os agentes e as ações que estruturam a rede urbana, nem sempre partem das cidades com maior centralidade para as de menor centralidade.

Com relação às duas redes sediadas em Castanhal, Marilar e Jomóveis, a sua forma de operação também é bastante significativa da inserção da cidade na rede urbana. Como já visto na análise dos dados de deslocamento por motivo de trabalho e por motivo de estudo, bem como na conformação da área de influência da cidade (IBGE, 2013), Castanhal constitui interações bem mais amplas que àquelas desenvolvidas por Capanema e por Bragança. E as interações espaciais materializadas pelas redes Jomóveis e Marilar atestam isso.

A Marilar, das redes estudadas no Nordeste Paraense, é a maior em número de lojas, com 19 unidades (Figura 61), o que inclui duas lojas em Castanhal, sendo uma delas lócus da gestão do grupo, e duas unidades em cidades da área de influência de Castanhal - São Miguel do Guamá e Mãe do Rio. Além dessas já citadas, no Nordeste Paraense o grupo possui lojas apenas em Salinópolis, Capanema e Bragança, a primeira com uma importante atividade de veraneio de segunda residência e as duas últimas, cidades com forte centralidade e que proporcionam o atendimento de uma demanda em escala regional. Quando indagado em entrevista a respeito dos critérios levados em conta pelo grupo para a escolha das cidades onde instalar novas unidades, o diretor administrativo-financeiro da rede assim se pronunciou:

> São várias informações que nós coletamos. Mas aí a gente vai primeiro, vamos dar uma olhada. Se é uma cidade de interesse, a gente vai na cidade pra sentir como é que é o comércio da cidade, geralmente, num dia de feira. E aí o que é que a gente leva em consideração: quantas agências bancárias existem no município; que tipo de órgãos do governo existem; se é um

> município polo, se converge pra lá vários outros municípios, que isso ajuda bastante; depois a gente vai pro site do IBGE, por exemplo, que fornece mais informações, como número de habitantes [...] (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016).

Assim, o grupo acaba privilegiando as cidades com maior centralidade na rede urbana e que constituem áreas de influência que vão além de seus limites municipais, entretanto, como existe uma variabilidade de critérios, a rede também se faz presente em centros locais, dependendo de suas condições de demanda pelos produtos comercializados.

A Marilar não tem restringido sua atuação ao Nordeste Paraense e dispõe de unidades em cidades de expressão regional como Abaetetuba, Cametá e Capitão Poço, em um centro local subordinado à Cametá, Limoeiro do Ajuru; e em centros locais sob influência direta da metrópole, como Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará, Santo Antônio do Tauá, Acará, Moju, Igarapé-Miri, Mocajuba, bem como em Benevides, que compõe o espaço metropolitano de Belém.

Desse modo, a Marilar, favorecida pela situação espacial de Castanhal, no que se refere a sua proximidade relacional e física com a metrópole de Belém, tem atuado até mesmo no espaço metropolitano, mas principalmente em sua área de influência direta, aproveitando mercados que muitas vezes não são devidamente alcançados pelas redes de comércio varejista metropolitanas. O que reforça um dado já aferido na análise dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho e por estudo, a atuação do comércio e dos serviços advindos de Castanhal na área de influência direta da metrópole.

Com a rede Jomóveis não é muito diferente, já que atualmente ela possui uma loja em Icoaraci, município de Belém, e já chegou a dispor de mais. Como informou a presidente do grupo, por conta da crise econômica vivenciada nos últimos anos no Brasil e dos seus impactos sobre o comércio varejista, outras duas lojas no espaço metropolitano de Belém, uma em Ananindeua e outra também em Icoaraci, foram fechadas, além de outras em área de influência direta de Belém, são os casos das unidades de Barcarena (Vila dos Cabanos), Moju e Igarapé-Miri (Informação verbal obtida em entrevista realizada em Castanhal, julho de 2016). A Jomóveis ainda conserva em funcionamento, no entorno metropolitano de Belém, uma loja em Vigia de Nazaré (Figura 61).

Desse modo, a Jomóveis também se conforma enquanto um grupo empresarial originado e sediado no Nordeste Paraense e com atuação no espaço metropolitano de Belém. Com isso, a lógica heterárquica, que subverte a hierarquia urbana, é identifica em três dos quatro grupos estudados.

A Jomóveis se utiliza diretamente da situação espacial de Castanhal para desenvolver sua atividade em rede, mesmo porque mantém o centro de distribuição de mercadorias nessa cidade, que, por sua posição no espaço relacional, consegue viabilizar o funcionamento de lojas até no espaço metropolitano de Belém. Mas é o Nordeste Paraense a região prioritária para a ação do grupo, que mantêm lojas em várias cidades da área de influência de Castanhal, são os casos de Santa Maria do Pará, São Miguel do Guamá, Mãe do Rio e Maracanã. Além de também se fazer presente em Bragança, aproveitando sua centralidade, e em Salinópolis, que por seu turismo de segunda residência, é atrativa para as redes de móveis e eletrodomésticos.

Mediante o estudo das redes Radisco, Eletromóveis, Marilar e Jomóveis se constata o destaque de Castanhal nesse segmento da economia e sua tendência de fortalecimento, pois a cidade que não originou nenhuma das redes é a que mais as concentra hoje, em termos de Nordeste Paraense, além de sediar duas delas. Assim, a análise das redes de comércio varejista mostra um fortalecimento da centralidade de Castanhal, tanto em sua atuação no Nordeste Paraense quanto na área de influência direta da metrópole de Belém, já que essas redes não se restringem ao Nordeste Paraense e têm montado estratégias para a atuar, principalmente, no entorno metropolitano de Belém e na área de influência direta da metrópole. Ações no próprio espaço metropolitano são mais raras, mas também existem.

Capanema também tem sua centralidade expressa no comércio varejista, entretanto, com ações mais detidas ao Nordeste Paraense, a exceção fica por conta da loja da Eletromóveis em Belém, que, apesar de ser a única loja, considerando as duas redes sediadas em Capanema, no espaço metropolitano de Belém, é a mais significativa da inserção das redes do Nordeste Paraense na metrópole.

Considerando as três cidades com maior centralidade no Nordeste Paraense, é frequente a atuação de rede sediada em uma delas na área de influência de outra, ou mesmo em seu próprio espaço urbano. Esse avanço sobre os limites das áreas de influência contribui para a confirmação do Nordeste Paraense enquanto uma região (primeiro ponto de vista), já que fortalece as interações espaciais e, assim, constitui um espaço relacional em pleno funcionamento.

Desse modo, a análise das quatro redes de comércio varejista originadas e sediadas no Nordeste Paraense, apesar de expressar principalmente a centralidade de cada uma das cidades que sediam as redes, também exprime as articulações entres os centros principais da região, bem como desses centros com o espaço metropolitano, mesmo que esta articulação se evidencie muito mais ao se considerar as redes de comércio varejista de Belém com atuação no Nordeste do Pará.

Realizada a análise das interações espaciais mediante o deslocamento de pessoas por motivos de trabalho e estudo e por meio da circulação de mercadorias inerente à atuação das redes de comércio varejista, segundo os três pontos de vista definidos nessa tese (interações no âmbito do Nordeste Paraense, interações com a metrópole de Belém e interações na área de influência das cidades principais), já estão reunidas todas as condições para o posicionamento a respeito da importância das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança na estruturação da rede urbana do Nordeste do Pará e, por conseguinte, da própria região, ao mesmo tempo em que resultam dessas mesmas estruturas.

As três cidades contribuem ao estabelecimento das fortes particularidades do Nordeste Paraense e assumem papéis bastante complexos, constituidores de suas diferenças e materializados nas interações espaciais, que evidenciam, ao mesmo tempo, a influência regional dessas cidades e suas articulações com a metrópole de Belém. A conclusão da tese, a seguir, fornece um maior detalhamento desses resultados alcançados.



CONCLUSÃO: PARTICULARIDADES DA REDE E DIFERENÇAS DAS CIDADES

As redes urbanas, enquanto um conjunto de cidades articuladas funcionalmente (CORRÊA, 2006a), somente se constituem enquanto tal por meio das interações espaciais, responsáveis pelo indispensável aspecto da articulação. Bem mais do que fluxos, essas interações compõem e são compostas pelas próprias cidades e representam a participação, dialética, de uma cidade na produção de outra. Com isso, não se está personalizando as cidades, mas admitindo e valorizando que os agentes e atores nela inseridos desenvolvem processos, entre eles as interações espaciais, que estão diretamente vinculados à realidade espacial por eles vivenciada em cada cidade. Desse modo, essas interações são, antes de mais nada, interações socioespaciais.

E essas interações associadas aos demais fatores socioespaciais são importantes anunciantes das particularidades da rede de cidades em seu conjunto, bem como das cidades que a estruturam. Foi essa compreensão que motivou a análise das particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense e das diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, enquanto estruturadas/estruturantes dessa rede urbana.

O texto que se segue e que conclui essa tese, assim como o corpo já apresentado do trabalho, está organizado por intermédio de três pontos de vista: um primeiro que analisa as particularidades da rede urbana do Nordeste Paraense e as interações espaciais nesse recorte; um segundo ponto de vista que discute as interações espaciais entre as cidades principais do Nordeste Paraense e a metrópole de Belém; e um terceiro que centra a análise nas cidades de Castanhal, Capanema e Bragança, examinando as interações espaciais no âmbito da área de influência dessas cidades. Consumada a exposição desses três pontos de vista, será apresentada as conclusões a respeito das diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e da particularidade da rede urbana do Nordeste Paraense.

Primeiro ponto de vista

O Nordeste Paraense apresenta características bem particulares tanto ao contexto amazônico quanto ao do Estado do Pará. Com isso não se quer dizer que as características amazônicas não estejam presentes nessa região. Ao contrário, a sua constituição resulta também de processos gerais, que abrangem a Amazônia em seu conjunto, e a sua conformação atual guarda diversas correspondências com a

totalidade amazônica e paraense. Contudo, certos elementos, mesmo vinculados a processos gerais, dotaram o Nordeste Paraense de determinadas especificidades, autorizando o seu reconhecimento enquanto um espaço particular e, por conseguinte, uma região.

Um fator central na estruturação do Nordeste Paraense enquanto região é a sua rede urbana, cujo processo de formação se confunde com a própria produção do espaço regional e pode ser periodizado em três momentos:

1) O primeiro período, denominado de embrionário, não constitui plenamente uma rede urbana, mas os germes de sua formação, remontando aos primórdios da colonização da Amazônia no século XVII e indo até o final do século XIX. Nesse período, existem três frentes de ocupação da região: uma pelo litoral, com a criação de uma série de pequenos núcleos que davam suporte à navegação entre Belém e São Luís do Maranhão, com destaque a Bragança, um dos primeiros núcleos de ocupação da Amazônia e uma das principais cidades do período. Uma segunda frente, também voltada à interligação com São Luís, utilizando o rio Guamá, resultando no surgimento de São Miguel do Guamá e Ourém. E uma terceira frente formada por um caminho terrestre interligando Belém e São Luís, utilizado para deslocamento de gado, está na origem de Castanhal, Capanema, além de outras cidades. Apesar da existência dos núcleos de ocupação, as conexões entre eles são precárias, tonando descomedida a constatação de uma rede urbana nesse período.

2) O segundo período, o da colonização da Região Bragantina e da Estrada de Ferro de Bragança – EFB, vai do final do século XIX à década de 1960. Respondendo às necessidades de abastecimento de Belém diante do advento e expansão da economia da borracha, essas políticas foram decisivas na estruturação da rede urbana. A ferrovia criou fluidez nas ligações entre os núcleos de povoamento e induziu o surgimento de um número considerável de cidades, próximas umas às outras, considerando os padrões amazônicos. Uma característica que passa a particularizar o Nordeste Paraense, mas cuja origem se vincula a uma política que envolve a totalidade amazônica.

3) O terceiro período, de expansão das rodovias e de complexificação da rede urbana, vai da década de 1960 até a atualidade e se caracteriza pela ampliação das interações espaciais, viabilizada principalmente pela densa rede rodoviária, pela consolidação de Bragança, Capanema e Castanhal enquanto estruturadoras da rede urbana regional e pela ampliação das interações com a metrópole de Belém,

constituindo maior intensidade, variedade e multidirecionalidade das interações espaciais no Nordeste Paraense e, desse modo, conferindo maior complexidade à rede urbana.

Esse processo de estruturação, que, por si só, já consiste numa importante particularidade da rede urbana do Nordeste Paraense, a dotou de uma série de outros fatores que a diferenciam do restante da Amazônia. Este é caso do expressivo número de cidades e da relativa proximidade entre elas, pois o recorte aqui reconhecido como Região Nordeste do Pará é composto por 31 cidades, o que é bem significativo para os padrões amazônicos, caracterizados, normalmente, por poucas cidades muito distantes entre si. Por sua vez, esse item tem implicações em outros elementos como a população, assim, com 33,7 habitantes por km^2, essa região possui uma densidade populacional bastante superior à média do Estado do Pará, 6 hab./ km^2 (IBGE, 2014).

A presença de estratos intermediários, muito rarefeita na Amazônia, é outro fator a particularizar a rede urbana em questão, que possui, de acordo com IBGE (2008), três centros sub-regionais (Castanhal, Capanema e Bragança), numa extensão territorial não tão expressiva. A articulação entre as cidades constituída a partir dessas três cidades principais, juntamente com a densidade rodoviária, outra importante característica da região, cria um espaço marcado por interações espaciais mais densas que as existentes na maior parte do Estado do Pará ou da Amazônia.

Essas características da rede urbana somadas a outras particularidades regionais, como a importante área litorânea, dotada de espaços de lazer e turismo de praia, a exemplo de Salinópolis e Bragança; a reduzida significância dos projetos minero-metalúrgicos; e a menor pertinência dos rios como meio de subsistência, de locomoção e como referência identitária; estão entre os principais fatores de distinção do Nordeste Paraense e, portanto, de definição de sua condição de região.

Um último aspecto da particularidade regional a compor esse primeiro ponto de vista da tese diz respeito às interações espaciais internas ao Nordeste Paraense, referente às quais foram considerados indicadores de duas naturezas distintas: deslocamento de pessoas e deslocamentos de mercadorias. No primeiro caso, foram utilizados os dados de deslocamento populacional temporário por motivo de trabalho e por motivo de estudo (IBGE, 2010). E, no segundo caso, os deslocamentos motivados pela operação das redes de comércio varejista sediadas no Nordeste Paraense (Marilar, Jomóveis, Radisco e Eletromóveis).

A respeito dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho entre Castanhal, Capanema e Bragança, à primeira vista, as intensidades parecem ser pouco expressivas, o que responde a fatores como o baixo dinamismo econômico e a consequente pequena geração de empregos e a semelhança entre as bases da economia das três cidades, assentadas no setor de serviços, e o conseguinte pequeno estímulo ao deslocamento.

Entretanto, levando-se em conta que as pequenas intensidades das interações espaciais são uma grande marca da Amazônia não inserida nos espaços metropolitanos, esses números passam a ser significativos. Nesse sentido, com relação aos deslocamentos por trabalho, se destacam os estabelecidos entre Castanhal e Capanema, num segundo nível de intensidade estão aqueles que tem como destino Bragança, tanto partindo de Castanhal quanto de Capanema. Com intensidades bem menores estão os deslocamentos de pessoas por motivo de trabalho originadas em Bragança e destinadas à Capanema e Castanhal.

Quanto aos deslocamentos por motivo de estudo entre as três cidades, nos quais se destaca a oferta de cursos de nível superior como motivadores das locomoções, o principal movimento é o que parte de Capanema e se destina à Bragança, num segundo nível de intensidade estão os deslocamentos de Castanhal para Bragança e aqueles que têm Castanhal por destino, tanto partindo de Bragança quanto de Capanema. Já os fluxos destinados à Capanema, originados nas duas outras cidades, são bem menos intensos, refletindo a proeminência de Bragança e Castanhal na oferta de ensino superior.

Já em relação aos deslocamentos realizados mediante à operação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, a análise das quatro redes do Nordeste Paraense não se deu por meio de dados quantitativos e sim de aspectos qualitativos coletados através de entrevistas com os representantes de cada grupo. As 19 lojas da rede Marilar, as dez do grupo Radisco, as nove da Jomóveis e as três da rede Eletromóveis são responsáveis por uma grande gama de interações espaciais no Nordeste Paraense, principalmente, em relação à circulação de mercadorias, mas também no que diz respeito aos fluxos de informações inerentes aos processos de gestão em rede.

Das quatro redes, duas são sediadas em Castanhal e outras duas em Capanema, Bragança não dispõe da sede de nenhuma das quatro. Quanto à atuação das redes nas cidades, o destaque maior fica por conta de Castanhal, que possui lojas

das quatro redes, enquanto Capanema acomoda três e Bragança duas das quatro. Assim, é de grande relevância a atuação dessas quatro redes para as três cidades principais e também para o Nordeste Paraense como um todo, já que compõem parcela do principal segmento econômico da região – o setor de comércio e serviços - e são geradoras de impostos à gestão pública, bem como de empregos à sociedade.

Além disso, são importantes vetores de interações espaciais, em relação à circulação de informações e principalmente ao deslocamento de mercadorias, o que é reforçado pela centralização dos centros de distribuição de mercadorias, uma vez que, à exceção da Eletromóveis, as demais redes possuem apenas um centro de distribuição, ocasionando remessas constantes de mercadorias para abastecer as unidades. E mesmo no caso da Eletromóveis ainda existe uma relevância desse deslocamento em nível regional, pois a natureza diferenciada das lojas do grupo acaba implicando em deslocamentos de produtos de um depósito para atender demandas de lojas servidas, majoritariamente, por um outro centro de distribuição.

A maior concentração dessas redes em Castanhal e Capanema reforça uma tendência já apontada nos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho, uma maior intensidade das interações espaciais entre Castanhal e Capanema em detrimento de Bragança.

Grandes vetores de interações espaciais, essas redes de comércio varejista são importantes entes na estruturação da rede urbana do Nordeste do Pará, não só por atuarem nas principais cidades, mas também por se dispersarem pelas três áreas de influência. Beneficiando-se da boa densidade e de razoáveis condições da rede rodoviária da região, essas redes se somam aos já tratados deslocamentos de pessoas por trabalho e por estudo na constituição de uma densidade de interações espaciais no Nordeste Paraense bem menor que a verificada nos espaços metropolitanos e bem maior que a registrada na maior parte da Amazônia. Fazendo dessas interações espaciais uma importante particularidade do Nordeste Paraense, assim como as demais características da rede urbana.

Segundo ponto de vista

A análise efetuada até então se reportou ao primeiro ponto de vista da tese. A partir daqui será sintetizado o segundo ponto de vista, voltado às interações espaciais, mas entre Castanhal, Capanema e Bragança e o espaço metropolitano de

Belém, já que a proximidade física e relacional do Nordeste Paraense com a metrópole de Belém, também é importante fator na particularização da região e também de suas três cidades principais.

Para desenvolver essa análise também foram utilizados os dados de deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho e por motivo de estudo e as interações espaciais materializadas mediante a operação das redes de comércio varejista, que não se tratam mais dos grupos do Nordeste Paraense, mas das redes de Belém com atuação nessa região.

Uma preocupação prévia foi definir os contornos do espaço metropolitano de Belém, pois a análise da relação do Nordeste Paraense com este espaço somente faz sentido se se tratam de dois conjuntos distintos. E, principalmente para o caso de Castanhal, haviam algumas posições divergentes, como a de Alves (2012), que argumenta em prol de Castanhal enquanto parte integrante da Região Metropolitana de Belém. Porém, como o recorte oficial da Região Metropolitana de Belém atende muito mais a determinações políticas que à conformação da realidade espacial em processo, foi necessário estabelecer indicadores próprios visando o reconhecimento do conjunto dos municípios que compunham o espaço metropolitano.

Apesar de se levar em conta as características dos sistemas de objetos (SANTOS, 2009a) foi privilegiada a análise das interações espaciais, usando os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo como indicadores, por serem dados quantitativos de cunho relacional e que permitem medir a intensidade das interações espaciais. Assim, a maior intensidade de interações com Belém define um determinado município como integrante do espaço metropolitano. E a partir desse procedimento este espaço foi reconhecido enquanto composto por Belém, Ananindeua, Marituba e Benevides.

Feito isso, se tornou possível analisar as relações desse conjunto com as três principais cidades do Nordeste Paraense. Quanto aos deslocamentos por trabalho, os fluxos são bastante significativos entre o espaço metropolitano e os municípios de Bragança, Capanema e Castanhal, mas com um grande destaque para as interações que envolvem este último. No movimento que parte do Nordeste Paraense, Belém é o destino da quase totalidade do fluxo. Já no deslocamento que tem o Nordeste Paraense como destino se nota uma participação mais significativa dos outros municípios metropolitanos, inclusive com Ananindeua e Benevides superando Belém na intensidade do fluxo.

Em relação aos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo, assim como nos relativos ao trabalho, as interações espaciais das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal com o espaço metropolitano são expressivas, contudo com larga vantagem de Castanhal sobre as outras duas. Os deslocamentos originados nos três municípios têm Belém como destino quase exclusivo, já os que partem do espaço metropolitano possuem uma participação maior dos outros municípios metropolitanos, mas é um fluxo bem menos intenso que o no sentido oposto.

Desse modo, considerando tanto os deslocamentos por trabalho quanto aqueles por estudo, as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança possuem interações espaciais significativas com o espaço metropolitano de Belém, especialmente com o núcleo metropolitano, o que constitui importante elemento caracterizador dessas cidades que, assim, dispõem tanto de proximidade física quanto relacional com a metrópole. Contudo, a intensidade dessas interações está longe de autorizar a inclusão de qualquer uma delas no espaço metropolitano, por estarem muitos aquém das intensidades de interações registradas entre Belém, de um lado, e Ananindeua, Marituba e Benevides, de outro.

Apesar de distante da intensidade de interações existentes entre os municípios do espaço metropolitano, os deslocamentos entre Belém e Castanhal colocaram essa cidade na condição de entorno metropolitano no âmbito da cidade região de Belém, formada por dois subespaços: o espaço metropolitano e o entorno metropolitano. Sendo assim, a proximidade relacional com Belém é característica ainda mais marcante de Castanhal do que de Capanema e Bragança, funcionando como importante fator a particularizar a cidade.

Esses dados são reafirmados pela análise da atuação das redes de comércio varejista de Belém no Nordeste Paraense, na qual foram considerados quatro grupos: Líder, Y.Yamada, Visão e Belém Importados. Castanhal é a única cidade a possuir lojas dos quatro grupos, num total de seis unidades, enquanto Capanema possui duas lojas, uma da Belém Importados e outra da Y.Yamada, e Bragança dispõe de apenas uma loja da Y.Yamada. Com atuação voltada prioritariamente para o espaço metropolitano, o conjunto dessas quatro redes mantém 20 lojas fora de sua região prioritária das quais 10 estão no Nordeste Paraense. Assim, a atuação dos grupos varejistas de Belém é mais um fator a particularizar a região.

Essa atuação das redes de comércio varejista de Belém aponta para um processo de dispersão metropolitana manifestado no Nordeste Paraense, especialmente, em Castanhal, o que é também atestado pela intensidade de interações espaciais mediante o deslocamento de pessoas por motivo de trabalho e de estudo. Entretanto, algumas ressalvas precisam ser feitas a essa constatação.

Castanhal, bem como as demais cidades estudadas no Nordeste Paraense, não tem seu crescimento como fruto da dispersão populacional de Belém, como é o caso dos demais municípios do espaço metropolitano. O fortalecimento das principais cidades da região em questão resulta da centralidade regional desempenhada por elas, o que é comprovado, por exemplo, pelo fato de Castanhal receber mais população migrante vinda do Nordeste Paraense do que do espaço metropolitano de Belém, mesmo este último espaço possuindo mais que o dobro da população do Nordeste Paraense.

A dispersão metropolitana é um processo parcial e limitado, que se manifesta a partir de vetores como as redes de comércio varejista, a migração populacional, porém estando ausente de outros como a indústria. E mesmo nos vetores em que se manifesta não representa a única lógica. Assim, as cidades principais do Nordeste Paraense, especialmente Castanhal, recepcionam população do espaço metropolitano, não obstante acolhem mais ainda contingentes do Nordeste Paraense. O mesmo se pode dizer das redes de comércio varejista. De um lado, as redes de Belém efetuam uma dispersão para o Nordeste Paraense, contudo, num movimento inverso, de características heterárquicas (CATELÁN, 2013), redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, como Eletromóveis, Jomóveis e Marilar, atuam no espaço metropolitano ou na área de influência imediata de Belém.

Desse modo, as significativas interações espaciais de Castanhal, Capanema e Bragança com o espaço metropolitano de Belém, sejam elas sob o formato de um movimento dispersor a partir da metrópole ou no sentido inverso, são importantes fatores a particularizar essas cidades e o próprio Nordeste Paraense, sem entretanto, anular outras lógicas, como as relativas à centralidade regional dessas cidades, que, em certo aspecto, até são reforçadas pelo processo de modernização embutido na dispersão metropolitana.

Terceiro ponto de vista

Nesse terceiro ponto de vista a análise recai mais diretamente sobre as cidades de Bragança, Capanema e Castanhal, investigando elementos como população, estrutura do espaço urbano, situação espacial, centralidade, área de influência e interações espaciais. Todos esses fatores se associam à noção de cidade média, base para a apreensão das particularidades das cidades e, por seguinte, do reconhecimento de suas diferenças.

No tocante ao espaço urbano das três cidades, Castanhal se destaca possuindo uma área urbana mais de quatro vezes superior à área de Capanema e a de Bragança, além de também dispor de um ritmo de expansão bem mais acelerado. Por sua vez, Capanema desfruta de um espaço urbano ligeiramente maior que o de Bragança e que se expande também a uma maior velocidade.

Essas proporções se relacionam diretamente ao contingente populacional do município, mais especificamente à população urbana, reafirmando o diferencial de Castanhal, que, com uma rápida expansão populacional, atingiu em 2010 o total de 173.149 habitantes, com 88,6% vivendo na área urbana. Já Bragança, com um ritmo de crescimento populacional bem mais lento, possuía, em 2010, 113.227 habitantes, com 64,1% desses residindo em área urbana. Enquanto Capanema, com uma população total, em 2010, de 63.639 habitantes, bem inferior ao contingente dos outros dois municípios, apresenta uma porcentagem de população urbana bem superior à registrada em Bragança, bem como um ritmo de crescimento populacional entre 1980 e 2010 de 58,7%, contra apenas 33,1% de Bragança. Já Castanhal superou em muito os dois municípios, aumentando sua população em 165,3% no mesmo período.

O espaço urbano das três cidades é caracterizado pela existência de um único centro, que concentra a maior parte dos serviços e da atividade comercial, não existindo subcentros, mas uma expansão das atividades em espaços contíguos aos centros e ao longo das principais avenidas. Em Castanhal e Capanema, a localização do centro foi orientada pela Estrada de Ferro de Bragança e pela estação ferroviária, e até a atualidade a principal avenida de cada cidade, a Barão do Rio Branco, em Castanhal, e a Barão de Capanema, em Capanema, corresponde ao antigo trajeto ferroviário. Já Bragança tem seu centro estabelecido anteriormente à instalação da

ferrovia, tendo o rio Caeté como o vetor de acessibilidade, ocasionando a conformação da área central nas adjacências da orla fluvial.

Com relação aos serviços oferecidos pelas três cidades, Castanhal também leva grande vantagem no que se refere aos bancários, com 11 agências, enquanto Capanema dispõe de seis e Bragança de apenas cinco. Já relativamente aos órgãos públicos selecionados na pesquisa (Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, Receita Federal, Gerência Regional de Trabalho e Emprego e Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN), Castanhal também se destaca seguido de perto por Capanema, ambas as cidades possuindo unidades de todos os órgãos considerados. O mesmo não se pode dizer de Bragança, que detêm apenas unidades do INSS e do CIRETRAN, ficando bem aquém das outras duas cidades.

Por fim, quanto à educação superior, apesar do serviço ser significativamente relevante nas três cidades, Bragança, com os campi da UFPA e do IFPA, e Castanhal, com os campi da UFPA, UEPA, IFPA e Estácio, se destacam pela quantidade e variedade de cursos ofertados, inclusive disponibilizando cursos de pós-graduação em nível de mestrado e de doutorado. Capanema, em um nível um pouco abaixo, também é um importante centro de oferta desse tipo de serviço, principalmente a partir dos campi da UFPA e da UFRA.

Todos esses serviços são importantes vetores de centralidade para essas cidades, que conseguem concentrá-los, dentre outros fatores, por sua situação espacial favorável, outro importante elemento a particularizar Bragança, Capanema e Castanhal.

Bragança, uma das mais antigas cidades do Estado do Pará, vivenciou ao longo de sua história três momentos distintos com relação a sua situação espacial. No primeiro, do século XVII ao XIX, Bragança era privilegiada por sua ligação com o mar por meio do rio Caeté e por sua localização entre Belém e São Luís, favorecendo a sua condição de entreposto e de suporte à navegação costeira. No segundo momento, soma-se a essa ligação com o mar a condição de ponta de trilhos da Estrada de Ferro de Bragança, que vai do início do século XX à década de 1960, fornecendo à cidade uma situação espacial ainda mais privilegiada. A esses dois momentos, mas principalmente ao segundo, se deve a constituição do importante patrimônio histórico-arquitetônico de Bragança, que diferencia a cidade diante das demais do Nordeste Paraense na atualidade.

O terceiro momento da situação espacial de Bragança, da década de 1960 aos dias atuais, não dá a mesma condição de destaque à cidade. Ordenado pelas interligações rodoviárias fornece boas condições de acessibilidade à Bragança e, portanto, condições para o exercício de sua centralidade e para a manutenção de uma área de influência, entretanto, outras cidades do Nordeste Paraense passam a ter melhores condições, favorecendo à expansão de sua influência em detrimento de Bragança.

Uma dessas cidades é Capanema, que já havia vivenciado uma situação espacial favorável com a Estrada de Ferro de Bragança, no âmbito da qual possuía uma estação, que lhe forneceu centralidade e possibilitou a oferta de comércio e serviços para as áreas do entorno. Entretanto, com a desinstalação da ferrovia e o advento das rodovias, a cidade manteve a privilegiada situação espacial, se constituindo num entroncamento de importantes rodovias, com destaque a BR-316 e a BR-308, diferentemente do ocorrido com Bragança.

Com Castanhal não foi muito diferente. A cidade contava com uma situação espacial privilegiada durante o funcionamento da Estrada de Ferro de Bragança, já nesse período se convertendo num centro com expressão regional e reforçou essa condição a partir da década de 1960, quando da desinstalação da ferrovia e da expansão da malha rodoviária, também se constituindo em entroncamento de importantes rodovias. Na atualidade, sua situação espacial é marcada tanto por essa centralidade perante à malha rodoviária, quanto por sua proximidade física e relacional com a metrópole, que favorece à recepção dos grupos advindos da metrópole, como as redes de comércio varejista Líder, Y.Yamada, Visão e Belém Importados, e de indústrias de atuação regional e nacional.

Essa situação espacial de proximidade relacional com a metrópole implica nas características da área de influência de Castanhal, cujos municípios componentes estão sempre no sentido oposto ao de Belém, ou seja, nunca a oeste de Castanhal. Apesar da concorrência com Belém, a cidade possui a maior área de influência de todo o Nordeste Paraense, com 15 cidades incluindo Castanhal (IBGE, 2013), totalizando uma área de 12.050,98 Km^2 de extensão e contendo uma população de 503.009 habitantes, equivalendo a uma densidade demográfica de 41,7 hab./km^2 (IBGE, 2010).

60,5% da população da área de influência de Castanhal reside em áreas urbanas, o que se deve muito ao próprio município de Castanhal, com 88,6% de sua

população em área urbana. Com boa parte da população da área de influência, 50% do PIB e uma destacada densidade populacional, Castanhal se destaca na região principalmente pelo setor de comércio e serviços, não apenas em sua área de influência, mas em todo o Nordeste Paraense, já que é a cidade de maior nível hierárquico dessa região, sendo reconhecido por IBGE (2008) enquanto centro sub-regional A.

Já Capanema, apesar das significativas interações espaciais com o espaço metropolitano de Belém, possui um distanciamento físico e relacional bem maior da metrópole, quando comparada a Castanhal. Sua área de influência é formada por 12 cidades, incluindo Capanema (IBGE, 2013), totalizando 8.279,49 Km^2 de extensão territorial, abrangendo uma população de 247.900 habitantes, o que resulta numa densidade demográfica de 29,9 hab./km^2 (IBGE, 2010). 57,8% dessa população reside em áreas urbanas, como fruto da maior relevância das atividades econômicas tipicamente urbanas, especialmente, comércio e serviços, principal setor econômico de Capanema, que detém quase metade de todo o PIB da área de influência. Capanema ocupa o segundo maior nível hierárquico do Nordeste Paraense, centro sub-regional B (IBGE, 2008), assim como Bragança.

Bragança possui uma área de influência até mais extensa que a de Capanema, 9.032,82 km^2, porém com população e densidade demográfica menores, respectivamente, 237.895 habitantes e 26,3 habitantes por km^2 (IBGE, 2010). O que se relaciona ao número de cidades que a compõem, apenas quatro, incluindo Bragança, que dispõe de quase metade da população de toda a área de influência.

Dos integrantes dessa área apenas Bragança tem maior população em área urbana que na rural, assim, resultando numa maioria de 51% de população em área rural no total da área de influência. E isso se reflete na economia, na qual apenas Bragança tem o setor de comércio e serviços mais relevante que a agropecuária, ocasionando apenas uma pequena vantagem do primeiro setor sobre o segundo na composição do PIB da área de influência.

Desse modo, apesar de ser a mais distante de Belém entre as três cidades aqui estudadas, Bragança apresenta desvantagens com relação à situação espacial e também na constituição da área de influência. Enquanto Castanhal, a mais próxima do espaço metropolitano, se destaca tanto na situação espacial quanto na expressão de sua área de influência, o que demonstra a relatividade da proximidade da metrópole como um limitador da centralidade de uma determinada cidade. As interações

espaciais, tanto concernentes ao deslocamento temporário de pessoas por motivo de trabalho e estudo quanto à operação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense, exprimem isso.

A análise dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho demonstra a maior centralidade de Castanhal em comparação à Capanema e à Bragança. Foram registrados 27 municípios de origem com mais de 20 pessoas que se deslocam para Castanhal, conformando, assim, a área mais ampla entre as três cidades. Também vale ressaltar as significativas intensidades das interações com cidades de estratos superiores e intermediários da hierarquia urbana, bem como os intensos fluxos advindos de cidades externas à área de influência, mesmo que os movimentos mais proeminentes advenham dela, notoriamente, de Inhangapi, São Francisco do Pará e Terra Alta.

Nos deslocamentos temporários de pessoas por estudo a realidade é bem parecida, com maior complexidade e densidade de fluxos para Castanhal em comparação à Capanema e à Bragança, sendo registrados 26 municípios com mais de 30 pessoas que se deslocam para Castanhal, assim como, presença significativa de centros intermediários da hierarquia urbana, de deslocamentos a partir do espaço metropolitano entre os fluxos mais intensos e de movimentos advindos de não integrantes da área de influência, mesmo que as maiores intensidades partam também dos municípios mais próximos. Por isso, a constatação da maior complexidade das interações espaciais.

Em relação aos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho para Capanema, foram registrados 14 municípios com mais de 20 pessoas que se direcionam à cidade, pouco mais da metade do assinalado para Castanhal e perfazendo uma área também notadamente menor, com reduzida participação de estratos intermediários e superiores da hierarquia urbana, assim como de cidades não integrantes da área de influência. Esta sendo responsável pela maior parte dos fluxos mais intensos, com destaque para Peixe-Boi e Primavera. Quanto aos deslocamentos por estudo, foram constatados 12 municípios de origem com mais de 30 pessoas que se deslocam, com participação quase exclusiva de centros locais pertencentes à área de influência de Capanema, novamente com destaque aos fluxos advindos de Peixe-Boi e Primavera.

Já em relação à Bragança, foram apurados apenas oito municípios com mais de 20 pessoas que se deslocam para lá em busca de trabalho, com participação

dos estratos intermediários da região e de integrantes do espaço metropolitano entre os principais fluxos, porém com os mais intensos originados em sua área de influência, sobressaindo Tracuateua e Augusto Corrêa. Praticamente a mesma realidade dos deslocamentos por estudo, que apresentaram nove municípios com mais de 30 pessoas que se deslocam à Bragança.

Sobre a composição dos deslocamentos por trabalho, nos três municípios a maior relevância fica por conta do setor “Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados/prestação de serviços”, seguidos em Castanhal e Capanema pelo setor “Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais” e em Bragança pelo setor “Trabalhadores agropecuários, florestais, caça e pesca/produção extrativa vegetal”. Dado que reafirma a função econômica das três cidades no âmbito da rede urbana regional como majoritariamente relacionado ao comércio e à prestação de serviços.

Comparando os quantitativos totais dos deslocamentos temporários de pessoas para os três municípios, Castanhal aparece em larga vantagem com 4202 por trabalho e 3294 por estudo. Em seguida vem Bragança com 1166 por trabalho e 1738 por estudo e, por fim, Capanema com 989 por trabalho e 1354 por estudo. Isto é, apesar de uma menor diversidade de origens, Bragança leva vantagem sobre Capanema quanto aos totais absolutos de pessoas que realizam os movimentos.

A análise das interações espaciais materializadas pela operação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense apontou um resultado parecido, com a proeminência de Castanhal, porém acompanhada de perto por Capanema e ambas com forte dianteira sobre Bragança, que não sedia nenhuma das redes estudadas, apesar de lá ter surgido a rede Jomóveis, hoje com matriz em Castanhal. Com isso, da mesma forma como outros dados já analisados, o exame da atuação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense indica uma perda de centralidade de Bragança em favor do fortalecimento de Capanema e Castanhal.

As duas redes com sede em Capanema, Radisco e Eletromóveis, possuem lógicas de atuação bem diferentes. Enquanto a primeira, com um número expressivo de unidades, opera exclusivamente no Nordeste Paraense, especialmente, na área de influência de Capanema e percebe a menor modernização da região, a exemplo do uso de crediário próprio, como uma vantagem, expressando muito bem a centralidade regional de Capanema; a segunda, com apenas três grandes lojas (Capanema, Castanhal e Belém), almeja a maior modernização possível nas relações

comerciais e representa uma lógica de subversão da hierarquia urbana e, portanto, relativa à heterarquia urbana, ao partir de uma cidade de estrato intermediário e operar no núcleo metropolitano.

Já as duas redes com sede em Castanhal, Marilar e Jomóveis, expressam muito bem a forma de inserção da cidade na rede urbana, com redes mais amplas, dispondo de unidades além dos limites da área de influência, inclusive, no espaço metropolitano e na região de influência imediata de Belém. Utilizando-se, desse modo, da complexa situação espacial de Castanhal, que apresenta proximidade física e relacional com a metrópole, bem como papel típico de cidade média ao polarizar uma ampla região. Assim, apesar das duas redes atuarem prioritariamente no Nordeste Paraense, sua inserção no espaço metropolitano também representa uma lógica associada à heterarquia urbana.

Um aspecto comum as quatro redes estudadas é a não restrição de sua operação à área de influência da cidade que as sediam, o que, no âmbito do Nordeste Paraense, onde estão a maioria das unidades desses grupos, contribui decisivamente à ampliação das interações espaciais nesse espaço e, por conseguinte, à sua configuração enquanto uma região particular.

Diferença das cidades e particularidade do Nordeste Paraense

Mediante as constatações realizadas por meio das análises orientadas pelos três pontos de vista já é possível um posicionamento mais seguro a respeito das diferenças das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e, por conseguinte, da particularidade da rede urbana do Nordeste Paraense.

A diferença das cidades está pautada no reconhecimento de suas particularidades, seria uma conjugação de seus elementos particularizadores. A utilização dos mesmos indicadores, tanto referentes às características socioespaciais das cidades quanto às interações espaciais a elas inerentes, se alinha à busca não de singularidades, mas das particularidades, ou seja, o reconhecimento da forma particular como o indicador se manifesta em cada cidade. Não constituem uma tipologia, pois o estudo se limita à realidade do Nordeste Paraense enquanto parte da totalidade amazônica.

Aliando dados quantitativos e informações qualitativas, a diferença de cada cidade exprime o seu papel particular na rede urbana do Nordeste Paraense,

envolvendo tanto diferenças de grau, de intensidade, desigualdades, quanto diferenças de natureza, características próprias, no formato proposto por Haesbaert (2010) para o reconhecimento da região.

Pautado nesse entendimento e nas análises estruturantes dos três pontos de vista, as diferenças das principais cidades do Nordeste Paraense podem ser assim, finalmente, definidas:

a) Bragança: cidade de porte médio de importância histórica

Bragança se constitui enquanto uma das principais cidades do Nordeste Paraense, sendo, entre as três aqui estudadas, a mais distante do espaço metropolitano de Belém, o que, em certo sentido, poderia favorecer a sua centralidade regional, diante da menor influência metropolitana. Entretanto, a pequena quantidade de cidades em sua área de influência, a menor densidade populacional em relação ao restante do Nordeste Paraense, o baixo dinamismo associado a uma presença significativa de população no campo desenvolvendo atividades de reduzida geração de divisas, acaba reduzindo o potencial de centralização da cidade, que, assim, passa a manifestar um certo aspecto de “isolamento”, detectado em algumas entrevistas para exprimir uma situação não tão favorável de Bragança, especialmente, ao compará-la com Castanhal e Capanema.

Com isso, Bragança vivencia uma redução de sua significância regional, uma vez sendo a cidade mais antiga de todo o Nordeste Paraense, alcançando notoriedade tanto nos primórdios da formação da rede urbana do Nordeste Paraense, com sua posição estratégica na navegação costeira entre Belém e São Luís, quanto no período da Estrada de Ferro de Bragança, no qual desempenhava o papel de ponta de trilhos. Esses dois momentos foram responsáveis pela construção de um importante patrimônio histórico-arquitetônico, que até atualidade marca o seu espaço urbano e identifica a cidade em âmbito regional.

Não obstante, o moroso crescimento populacional, a lenta expansão urbana nas últimas décadas, os reduzidos serviços e as menos intensas e pouco amplas interações espaciais, tudo isso em comparação às outras cidades de expressão regional do Nordeste Paraense, simbolizam as perdas de Bragança em termos de centralidade regional.

Por outro lado, a cidade dispõe de um contingente populacional de destaque na região, superando os 100 mil habitantes, do já citado valioso patrimônio

histórico-arquitetônico que se soma à riqueza cultural materializada, por exemplo, em festas e danças típicas, de serviços de educação superior de referência no Pará, de uma importante atividade pesqueira e de comercialização de pescado e de uma das mais frequentadas praias do estado, Ajuruteua, que dá origem a um vultoso, porém sazonal fluxo em busca de lazer. Além disso, Bragança é importante centro de comércio e serviços para cidades próximas, pequenos povoados, população do campo e comunidades ribeirinhas das imediações.

Dessa forma, as características socioespaciais e relacionais de Bragança não permitem a sua caracterização enquanto uma cidade pequena e tampouco enquanto uma cidade média. Assim, pautado em Sposito (2001, 2004), considera-se que a diferença de Bragança pode ser expressa enquanto *cidade de porte médio de importância histórica*.

b) Capanema: cidade de porte médio de responsabilidade territorial

Capanema apresenta aspectos que a aproximam da condição de cidade média, entretanto, permanecendo sempre um pouco aquém do que define esse tipo de cidade. Nesse sentido, apesar de Capanema possuir o maior contingente populacional de sua área de influência, ficando atrás apenas de Bragança e de Castanhal, quando se considera o Nordeste Paraense em sua totalidade, ainda está distante dos 100.000 habitantes, normalmente considerados como número mínimo a definir as cidades médias. O que não se explica pelas particularidades da formação socioespacial em que a cidade se insere, já que outras cidades na Amazônia e no próprio Nordeste Paraense possuem populações bem mais expressivas.

A centralidade regional, expressa na densidade das interações espaciais e na conformação de sua área de influência, apesar de significativa e de apresentar grande importância econômica e social, é reduzida se comparada a outras cidades, como Castanhal, ficando, assim, insuficiente para definir uma condição de cidade média. O que se reflete na densidade do espaço urbano, que apesar de provido de atividades dinâmicas e de serviços destacados na região, ainda é bastante reduzido para os patamares de uma cidade média.

Contudo, a densidade das interações com pequenas cidades e, ao mesmo tempo, com o espaço metropolitano de Belém fornecem uma forte característica de intermediação à Capanema, a aproximando da noção de cidade média. O mesmo se pode dizer da situação espacial da cidade, que estando mais distanciada do espaço

metropolitano de Belém e mais bem posicionada na rede rodoviária que Bragança, possui uma situação espacial bastante propícia à polarização de uma ampla região.

Diante dessa complexidade, considera-se neste trabalho que a condição de Capanema na rede urbana seja a de uma cidade de porte médio (SPOSITO, 2001, 2004), por atender apenas parcialmente critérios de reconhecimento das cidades médias, como contingente populacional, densidade do espaço urbano e das interações espaciais. Entretanto, com o reconhecimento da importância que Capanema possui enquanto centro de oferta de comércio e serviços em uma escala regional e do destaque que detém diante da maior parte das cidades do Nordeste Paraense, bem como do Estado do Pará e da Amazônia, com relação ao dinamismo econômico e a densidade dos serviços.

Assim, o qualificativo “responsabilidade territorial”, utilizado por Schor, Costa e Oliveira (2009), ao estudar as cidades da Calha Norte Solimões-Amazonas, no Estado do Amazonas, para caracterizar algumas cidades com significativa importância na oferta de bens e serviços para uma ampla região, pode também ser útil à definição de Capanema.

Por ser o Nordeste Paraense uma formação socioespacial, que apesar de compor a região amazônica, se diferencia enormemente da Amazônia marcada pelos grandes rios e pelo povoamento rarefeito estudada pelos autores, não é coerente a mesma relativização e, portanto, o mesmo uso da noção de cidade média. Portanto, a expressão *cidade de porte médio de responsabilidade territorial* é a que melhor define a diferença de Capanema no âmbito da rede urbana do Nordeste do Pará.

c) Castanhal: cidade média de entorno metropolitano

Maior cidade do Nordeste Paraense tanto em termos populacionais, aproximando-se dos 200.000 habitantes, quanto em termos de extensão do espaço urbano, com uma dimensão cerca de quatro vezes maior que a das áreas urbanas de Bragança e Capanema, Castanhal se tornou uma cidade de expressão regional ainda durante o funcionamento da estrada de ferro de Bragança e reforçou essa condição com a expansão das rodovias, com uma situação espacial marcada por sua configuração enquanto entroncamento rodoviário.

Atualmente, o espaço urbano de Castanhal é o mais denso de comércio e serviços no Nordeste Paraense, se destacando na concentração de agências bancárias, 11 ao todo, na presença de órgãos públicos de forte demanda social, de

serviços de educação superior e na presença das principais redes de comércio varejista da região e daquelas procedentes da metrópole de Belém. Das quatro redes do Nordeste Paraense aqui estudadas, Castanhal sedia duas e possui loja de todas elas, enquanto das quatro redes de comércio varejista advindas de Belém, possui lojas de todas elas, num total de seis unidades das dez existentes em todo o Nordeste do Pará.

A cidade, que possui o maior ritmo de crescimento da região tanto da população quanto da área urbana, constitui o mais elevado estrato da hierarquia urbana do Nordeste Paraense, centro sub-regional A (IBGE, 2008) e se destaca na amplitude, densidade e complexidade de suas interações espaciais, tanto em termos dos deslocamentos de pessoas por trabalho e por estudo quanto em relação aos deslocamentos de mercadorias inerentes à atuação das redes de comércio varejista do Nordeste Paraense. Assim, indiscutivelmente Castanhal exerce a maior centralidade do Nordeste do Pará, possuindo uma área de influência que abrange 15 cidades incluindo ela própria.

Todos esses elementos, bem como outros destacados ao longo do trabalho, conduzem ao reconhecimento de Castanhal como uma cidade média, entretanto, a proximidade física com Belém, a densidade de interações espaciais com a capital do estado e a dispersão metropolitana para a cidade, a partir de alguns vetores como o deslocamento de população e a criação de filiais das redes de comércio varejista de Belém, atuam como complicadores dessa constatação, já que, como defende Sposito (2001, 2004), as cidades médias não podem compor tecidos urbanos maiores, como as metrópoles. Além disso, desde 2011 Castanhal passou a integrar oficialmente a Região Metropolitana de Belém.

Contudo, mediante a análise das características socioespaciais da metrópole e de Castanhal e da intensidade das interações espaciais a partir dos deslocamentos temporários de pessoas por trabalho e por estudo, se constatou que Castanhal não compõe o espaço metropolitano de Belém e que este abrange, além de seu núcleo, Ananindeua, Marituba e Benevides, municípios que possuem uma densidade de interações espaciais e uma interdependência com a metrópole que não se compara a existente entre Castanhal e Belém.

Desse modo, Castanhal não compondo o espaço metropolitano, porém com significativa proximidade relacional com a metrópole de Belém, foi reconhecida como integrante do entorno metropolitano, juntamente com Barcarena, Santa Isabel

do Pará, Santa Bárbara do Pará, Santo Antônio do Tauá e Vigia de Nazaré, no âmbito da cidade-região de Belém.

Assim, a proximidade relacional com a metrópole passa a ser um importante atributo da situação espacial da cidade, contribuindo a partir da dispersão metropolitana para a dinamização do comércio e dos serviços da cidade e, por conseguinte, para a ampliação da sua centralidade. Com isso, por mais que a proximidade com Belém limite a área de influência de Castanhal a oeste, não impede a oferta de serviços para as cidades que estão nessa direção e contribui para a maior amplitude da área de influência a norte, a sul e a leste.

Diante do exposto, considera-se que a diferença da cidade de Castanhal no âmbito da rede urbana do Nordeste Paraense pode ser definida enquanto *cidade média de entorno metropolitano*.

Retornando a questão das particularidades da rede urbana do Nordeste do Pará, as diferenças das cidades de Bragança, Capanema e Castanhal são também importantes elementos em sua composição, pois sendo elas as três cidades de expressão regional desse conjunto e cujas somatórias das áreas de influência constituem a totalidade da região, as suas particularidades acabam tendo reflexo em escala regional ao passo que também são frutos dessa. Assim, por exemplo, a perda de centralidade de Bragança resulta de processos que se manifestam em sua área de influência, ao mesmo tempo em que cria novos efeitos sobre ela.

A própria capacidade de articulação regional dessas cidades é importante marca da região ao constituir uma rede de cidades mais densa, ao mesmo tempo em que ocorre um processo de modernização mais lento se comparado à realidade metropolitana, cujas influências diretas acabam também atuando como um fator a particularizar a região. Um exemplo desse menos acelerado processo de modernização é a importância do crediário próprio nas redes de comércio varejista da região, em detrimento do uso de cartões de crédito.

Com isso, ao mesmo tempo em que as cidades de Bragança, Capanema e Castanhal são estruturadas pelos processos inerentes ao Nordeste Paraense, elas também atuam como vetores estruturadores desse espaço, lhe atribuindo particularidades e, por conseguinte, o definido enquanto uma região.

Com esse estudo se espera ter contribuído, mesmo que singelamente, com o desenvolvimento da ciência geográfica, ao converter em objeto de análise cidades que possuem complexas aproximações com as tipologias de cidades mais comuns

nos estudos acadêmicos, especialmente naqueles relativos à área de geografia. Nesse sentido, pensando em cidades pequenas e médias, claramente, Castanhal, Capanema e Bragança, levando em consideração a realidade amazônica, destoam das características das cidades pequenas, apresentando maior proximidade com a noção de cidade média. Após a análise se constatou Castanhal como uma cidade média, mas com marcantes particularidades nesse conjunto de cidades, expressas no qualificativo “de entorno metropolitano”. E Bragança e Capanema como cidades de porte médio, a primeira com o qualificativo “de relevância histórica” e a segunda adjetivada como “de responsabilidade territorial”.

Desse modo, essa tese voltou sua preocupação para cidades com certa dificuldade de se inserir nas classificações preexistentes e o exame delas contribuiu, inclusive, à reflexão sobre algumas dimensões de concepções como a de cidade média, muito enfatizada como contraditória à inserção em contextos metropolitanos. Enquanto a análise de Castanhal demonstrou que mesmo cidades com articulações mais fortes com a metrópole e com proximidade física em relação a esta podem cumprir papéis de cidade média.

Outro aspecto da contribuição à ciência geográfica está mais relacionado ao contexto da produção regional do conhecimento nessa área. Percebe-se claramente um maior volume de trabalhos voltados a análises locais, principalmente, intraurbanas, no caso dos estudos em geografia urbana, enquanto os trabalhos com objetos estabelecidos na escala regional, como os estudos da rede urbana, são bem menos frequentes. Isso é ainda mais verdadeiro ao se considerar o Nordeste Paraense, que por ser área de colonização antiga e não ter recebido intervenções de grandes projetos de exploração mineral ou energética, tem despertado menor atenção dos pesquisadores regionais, principalmente na área de geografia.

Assim, espera-se ter contribuído à compreensão da pouco estudada rede urbana do Nordeste Paraense e, por conseguinte, do próprio espaço regional, já que sendo a rede urbana uma realidade espacial, formada por sistemas de objetos e por sistemas de ações, como as cidades e as interações espaciais, o seu entendimento não se desvincula do desvendamento do espaço produzido pela sociedade em suas múltiplas articulações e contradições.

REFERÊNCIAS

ABRAS - Associação Brasileira de Supermercados. **Abras economia**, n. 50, 2015.

ABRASCE - Associação Brasileira de Shopping Centers. **Inaugurações**. Disponível em: http://www.portaldoshopping.com.br/inauguracoes/. Acesso em: 26 de junho de 2016.

ALVES, Cyntia S. Daltro. **Formas espaciais recentes da urbanização na Amazônia:** a dinâmica socioespacial do Município de Castanhal em face do processo de dispersão metropolitana de Belém. Belém: PPGEO/UFPA, 2012. (Dissertação de Mestrado).

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais:** a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP). São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010. (Tese de Doutorado).

AMARAL, Márcio Douglas Brito; RIBEIRO, Willame de Oliveira. Castanhal (PA): entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, Macapá, v. 9, n. 1, p. 77-105, jan./jun. 2016.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre as cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

ANDRADE, Thompson A.; LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

ARRUDA, José Jobson de A. **Atlas histórico básico**. São Paulo: Ática, 2008.

BARROS, José d'Assunção. Igualdade, desigualdade e diferença: em torno de três noções. **Análise Social**, vol. XL (175), 2005.

BATELLA, Wagner Barbosa. **Os limiares das cidades médias**: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2013. (Tese de Doutorado).

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BEAUJEU-GARNIER, J. & CHABOT, G. **Tratado de geografia urbana**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1970.

BECKER, Bertha. Fronteira e urbanização repensadas. In: BECKER, Bertha; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia Osório. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Editora UnB; Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1990.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira. Manaus: EDUA, 2006.

CAMAGNI, Roberto. Organisation économique et réseux de villes. In: SALLEZ, Allain (Dir.) **Les villes, lieux d'Europe***.* Paris, DATAR, Éditours de l'Aube, 1993.

_____. **Economía urbana**. Barcelona: Antonio Bosch, 2005.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**: III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, José Alberto Magno de; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Análise das metodologias de mensuração das migrações. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 2, 1998, **Anais...** Curitiba, IPARDES/FNUAP, p.211-227, 1998.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia urbana**: interações espaciais interescalares e cidades médias. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CHAVEIRO, Eguimar Felício; ANJOS, Antonio Fernandes dos. A periferia urbana em questão: um estudo socioespacial de sua formação. In: **Boletim Goiano de Geografia,** v. 27, n. 2. Goiânia: UFG, 2007.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista**: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **História Castanhal – PA**. Disponível em: http://www.cnm.org.br/dado_geral. Acesso em: 10 de maio de 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O espaço metropolitano e sua dinâmica. **Anuário do Instituto de Geociências da UFRJ**, 17, Rio de Janeiro, 1994, p. 24-29.

_____. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: Ática, 1995.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006a.

_____. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006b.

_____. A periodização da rede urbana da Amazônia. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006c.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

CRUZ, Ernesto. **História do Pará**. Volume 2. Belém: Universidade do Pará, 1973.

CRUZ, Valter do Carmo. “No espelho das águas do rio Tocantins me vejo caboclo”: Territó(rio), imagina(rio) e identidade na Amazônia ribeirinha. In: VI Congresso Brasileiro de Geografia, 2004, Goiânia. **Anais**... Goiânia: AGB, 2004.

DELGADO, Javier. La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región. **Sociológica**, año 18, n. 51, 2003.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). **La ciudad dispersa**: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporánia de Barcelona, 1998.

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ. Belém: IOEPA. 22 de dezembro de 1995. N. 28.116.

_____. Belém: IOEPA. 28 de dezembro de 2011, caderno 2, p. 8.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia:** conceitos e temas. 11 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

DI MÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins** [Online], n. 4, 2008.

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia.** Ano XXIII, nº 3, 1961.

EMPRESAS de grande porte investem em Castanhal. **A cidade**: o jornal da gente. Ano II - Nº 29. Castanhal-PA, 28 de julho de 2014.

ESTÁCIO. **Inscreva-se no vestibular 2016**. Disponível em: http://inscricoes.estacio.br/vestibular.aspx. Acesso em: 02 de novembro de 2016.

FERNANDES, Ana Cristina; BITOUN, Jan; ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Tipologia das cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2009.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo: DIFEL, 1983.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2010.

GRUPO LÍDER. **Institucional**. Disponível em: http://200.242.233.140/grupolider/sessao/lider-supermercado#. Acesso em: 11 de outubro de 2016.

GRUPO MB CAPITAL. **Shopping Center Modelo**. 2016. Disponível em: http://mbcapital.nyu.com.br/shopping-modelo-castanhal#prettyPhoto. Acesso em: 24 de junho de 2016.

GRUPO Y. YAMADA. **Sobre a Y. Yamada**. Disponível em: http://www.yyamada.com.br/home/sobre. Acesso em: 11 de outubro de 2016.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-Global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARTSHORNE, Richard. **Propósitos e natureza da geografia**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. O espaço como palavra-chave. **GEOgraphia**, v. 14, n. 28, 2012.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Ferrovias do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Ferrovias%20do%20Brasil%20-%201956&link=Ferrovias_do_Brasil_1956#. Acesso em: 05 de maio de 2015.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**, vol. XIV, 1957.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

_____. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, DGC,1987. Biblioteca do IBGE; disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/regioesdeinfluencia/Regioes%20de%20influencia%20das%20cidades_1987.pdf. Acesso em: 07 de maio de 2015.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000a.

_____. **Regiões de influência das cidades – 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000b.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Divisão Urbano Regional**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociência/ Coordenação de Geografia, 2013.

_____. **IBGE Cidades [online]**. 2014. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php. Acesso em: 09 de novembro de 2014.

_____. **Classificação nacional de atividades econômicas**: versão 2.0. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

_____. **IBGE Cidades [online]**. 2016. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=15&search=para. Acesso em: 05 de novembro de 2016.

IFPA - INSTITUTO FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS BRAGANÇA. **Cursos**. Disponível em: http://www.braganca.ifpa.edu.br/cursos. Acesso em: 03 de novembro de 2016b.

IFPA - INSTITUTO FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS CASTANHAL. **Cursos**. Disponível em: http://castanhal.ifpa.edu.br/cursos. Acesso em: 02 de novembro de 2016a.

KALIFE, Kalília dos Reis. **Mineração de calcário no Município de Capanema, Estado do Pará:** uma análise a partir da percepção dos moradores do entorno da Jazida B-17. Belém: NAEA/UFPA, 2013. (Dissertação de Mestrado).

KLINK, Jeroen Johannes. **A cidade-região:** regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LA BLACHE, Vidal de. **Princípios de geografia humana**. 2 ed. Lisboa: Cosmos, 1954.

LAS CASAS, Alexandre Luzzi; BARBOZA, Valdemirson Alves. Marketing no varejo. In: CASAS, Alexandre Luzzi Las; GARCIA, Maria Tereza. **Estratégias de marketing**

para varejo: inovações e diferenciações estratégicas que fazem a diferença no marketing de varejo. São Paulo: Novatec, 2007.

LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima. **Campesinato e abastecimento na Zona Bragantina (1880-1960)**. Belém: UFPA/NAEA/PPDSTU, 2010. (Dissertação de Mestrado).

LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima; SILVA, Fábio Carlos da. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 2, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1991.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: Edusp, 2003.

_____. O processo de metropolização do espaço: uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, Sueli (Orga.). **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: HUCITEC / FAPESP, 2004.

_____. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs.). **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011.

_____. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MARAFON, Glaucio José; SILVA, Augusto César Pinheiro da (Orgs.). **Metropolização do espaço:** gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de janeiro: Consequência, 2013.

LEPSCH, Sérgio L.; TOLEDO, Geraldo Luciano. Estratégias para o varejo. In: III SemAD, 1998, São Paulo. **Anais**... São Paulo: FEA/USP, 1998.

LIMA, Luciano Demetrius Barbosa. **Dos trilhos às rodas**: histórias e memórias de Capanema. Belém: Paka-Tatu, 2015.

LOBATO, Alessandra da Silva. **Turismo, patrimônio cultural e produção do espaço**: uma análise do Centro Histórico da cidade de Bragança-Pa. Belém: PPGEO/UFPA, 2014. (Dissertação de mestrado).

LOJAS VISÃO. **A visão**. Disponível em: http://www.lojasvisao.com.br/avisao.php. Acesso em: 11 de outubro de 2016.

LUKÁCS, Georg. **Introdução a uma estética marxista**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1968.

MACHADO, Lia Osório. O controle intermitente do território amazônico. **Revista território**, 1 (2), 1997.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, n. 2 / novembro 2008.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades médias e pequenas do nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs.). **Cidades médias e pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. (Série estudos e pesquisas, 87).

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Paper do Naea**, maio de 2004.

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. In: ARANTES, Antônio A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000.

MELAZZO, Everaldo Santos. Marília: especialização industrial e diversificação do consumo: trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Chillán e Marília. São Paulo: Outras expressões, 2012.

MESQUITA, Zilá. **Antenas, redes e raízes da territorialidade**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1992. (Tese de Doutorado).

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL. **Localizador de agências da Previdência Social**. Disponível em: http://www010.dataprev.gov.br/enderecoAPS/mps1.asp. Acesso em: 01 de novembro de 2016.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Classificação Brasileira de Ocupações – CBO 2002**. Disponível em: http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/informacoesGerais.jsf. Acesso realizado em 17/06/2016.

_____. **Rede no Pará**. Disponível em: http://trabalho.gov.br/rede-de-atendimento/rede-de-atendimento-do-trabalho/rede-pa. Acesso em: 01 de novembro de 2016.

MIRANDA, Rogério Rego. **Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia**: estudo de colônias agrícolas em Igarapé-Açu e Castanhal (PA). Belém: UFPA/PPGEO, 2009. (Dissertação de Mestrado).

_____. Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia: estudo de colônias agrícolas em Igarapé-Açu e Castanhal (PA). **Campo-Território**: revista de geografia agrária, v. 7, n. 14, p. 1-36, ago., 2012.

MIYAZAKI, Vitor Koiti**. Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2013. (Tese de Doutorado).

MONCLÚS, Francisco Javier. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). **La ciudad dispersa.** Barcelona: Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.

MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais no Brasil: o conteúdo modificado da concentração e da desigualdade. **Revista paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n.115, p.199-210, jul./dez. 2008.

_____. **Arranjos urbano-regionais no Brasil:** uma análise com foco em Curitiba. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curso de Doutorado em Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, 2009. (Tese de Doutorado).

MOURA, Rosa; CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes; FIRKOWSKI, Olga Lúcia. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia. Metrópoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum? In: IX Encontro Nacional da ANPUR, 2001, Rio de Janeiro. **Anais**... Rio de Janeiro: ANPUR, 2001, v.1, p. 105- 114.

ORTIZ, Renato. **Mundialização e cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

PENTEADO, Antônio Rocha. **O uso da terra na região bragantina – Pará**. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros / Universidade de São Paulo, 1967a.

_____. **Problemas de colonização e de uso da terra na região bragantina do Estado do Pará** – 2º volume. Belém: UFPA, 1967b.

PMB - PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA. **Histórico de Bragança do Pará**. Bragança: PMB, 2015. Disponível em http://www.braganca.pa.gov.br/index.php/a-cidade. Acesso em: 20 de dezembro de 2015.

PMC - PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPANEMA. **O município**: história. Disponível em: http://www.capanema.pa.gov.br/o-municipio/historia/. Acesso em: 04 de novembro de 2016.

PMC - PREFEITURA MUNICIPAL DE CASTANHAL. **De Vila à Município:** 1899 – 1932. Castanhal: PMC, 2014. Disponível em: http://www.castanhal.com.gov.br. Acesso em: 03 de maio de 2014.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia, Amazônias**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2008.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Unidades de atendimento ao contribuinte – Pará**. Disponível em: http://idg.receita.fazenda.gov.br/contato/unidades-de-atendimento/para. Acesso em: 01 de novembro de 2016.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2009.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SILVA, Érica Tavares da; RODRIGUES, Juciano Martins. Metrópoles brasileiras: diversificação, concentração e dispersão. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 120, p. 177-207, 2011.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Ordem e desordem do território turístico**: a chegada do estranho e os conflitos de territorialidades na orla oeste de Mosqueiro, Belém/PA. Belém: PPGEO/UFPA, 2007. (Dissertação de Mestrado).

_____. Expansão Urbana e Segregação Socioespacial em Castanhal, Pará: Os Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida. In: SILVA, Christian Nunes da; SILVA, João Márcio Palheta da; CHAGAS, Clay Anderson Nunes (Orgs.). **Geografia na Amazônia Paraense**: Territórios e Paisagens. Belém: Gapta/UFPA, 2015.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. **Por uma geografia nova**. 4 ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____. **Manual de geografia urbana**. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2008a.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2008b.

_____. **Espaço e método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2008c.

_____. **A natureza do espaço**: espaço e tempo; razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2009a.

_____. **Por uma economia política da cidade**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2009b.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 4 ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2002.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém**: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912). 3 ed. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da; OLIVEIRA, José Aldemir de. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; CARVALHO, Guilherme; MOURA, Aldebaran; GOMES NETO, João. **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/UFPA, 2009.

SCOTT, Allen J.; AGNEW, John; SOJA, Edward W.; STORPER, Michael. Cidades-regiões globais. **Espaço & Debates**, n. 41, 2001.

SEGUP/PA - SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL. **Detran faz mudanças em Ciretrans para facilitar acesso do usuário**. Disponível em: http://www.segup.pa.gov.br/node/2316. Acesso em: 01 de novembro de 2016.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2007.

SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos**: o caminho dos sonhos. Bragança, 2008.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação Histórica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1968.

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

SOUZA, Hugo Luiz de. **Castanhal e suas raízes**: outras histórias. Castanhal: edição do autor, 2012.

_____. **Castanhal e suas raízes**: o passado e o presente. Castanhal: edição do autor, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Algumas notas sobre a importância do espaço para o desenvolvimento local. **Revista Território**, ano 11, n. 3, jul./dez. 1997.

_____. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Márcio. **História da Amazônia**. Manaus: Valer: 2009.

SOUZA, Narda M. C. Gomes de. **A trajetória da Companhia Têxtil de Castanhal:** a mais pura fibra amazônica. Belém: NAEA/UFPA, 2008. (Dissertação de Mestrado).

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia:** contribuições para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

_____. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GAsPERR, 2001.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. In: **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografia-UNAM**, n. 54, 2004.

_____. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém: FASE, ICSA/UFPA, Observatório Comova, 2009.

_____. Metropolização do espaço: cidades médias, lógicas econômicas e consumo. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Orgs.). **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios. **Revista ACTA Geográfica**, ANO II, n°3, jan./jun. de 2008.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **A cidade dispersa:** os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. São Paulo: FFLCH/USP, 1998. (Tese de Doutorado).

_____. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. **Terra Livre**, ano 22, v. 1, nº 26, 2006.

_____. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades**, vol. 1, n. 1, 2010.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; PEREIRA, José Carlos Matos. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orga.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão popular, 2007.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia:** mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008.

UEPA - UNIVERSIDADE DO ESTADO DO PARÁ. **Guia acadêmico 2016**. 18 ed. Belém: UEPA, 2016.

UFPA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE BRAGANÇA. Histórico. Disponível em:

http://www.campusbraganca.ufpa.br/index.php/historico. Acesso em: 10 de outubro 2016c.

UFPA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CAPANEMA. **Graduação**. Disponível em: http://www.cuncap.ufpa.br/. Acesso em: 05 de novembro de 2016a.

UFPA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ/CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CASTANHAL. **Institucional** – Faculdades. Disponível em: http://www.campuscastanhal.ufpa.br/index.php/faculdades-m. Acesso em: 02 de novembro de 2016b.

UFRA - UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DA AMAZÔNIA/CAMPUS DE CAPANEMA. **Cursos**. Disponível em: http://www.capanema.ufra.edu.br/index.php/cursos. Acesso em: 05 de novembro de 2016.

ULLMAN, Edward Louis. **Geography as spatial interaction**. Seatle and London: University of Washington Press, 1980.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisa Sociais, 2009.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

VILLAÇA, Flávio. **A delimitação territorial do processo urbano**. São Paulo. 1997. Disponível em: http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/intra497.pdf. Acesso em 07 de fevereiro de 2016.

_____. **O espaço intra-urbano no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

WHITACKER, Arthur Magon. Campo e cidade, cidades médias e pequenas: algumas proposições para pesquisa e debate. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Orgs.). **Cidades médias e pequenas**: teoria, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. (Série estudos e pesquisas, 87).

APÊNDICES

Apêndice 1: ROTEIRO ENTREVISTA – REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA DO NORDESTE PARAENSE

Identificação do entrevistado

Loja:
Representante:
Idade:
Cargo:

Questões

1. Em que cidade foi inaugurada a primeira loja? Ela mantém a gerência até hoje?
2. Onde fica o centro de distribuição?
3. Quais são os produtos e serviços ofertados por essa rede de varejo?
4. Quantas lojas possuem e onde se localizam?
5. Que critérios são levados em conta na hora de escolher o município e o local dentro do município onde instalar uma loja?
6. Quantos empregados diretos a rede possui?
7. Quantas lojas possui no Nordeste Paraense e qual a importância da rede para essa região?
8. Os municípios do Nordeste Paraense apresentam a infraestrutura necessária para a atuação?
9. Com relação as lojas de Castanhal, Capanema e Bragança, de onde vem os consumidores? Qual o alcance dessas lojas?
10. Existem diferenças entre esses três municípios no que se refere às condições para a atuação da loja?
11. Como se dá a articulação entre as várias lojas? Que tipo de circulação e comunicação existe entre as unidades?
12. Qual a contribuição da loja/rede para a economia das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança e da Região Nordeste do Pará como um todo?
13. Quais as implicações dessas lojas para os centros das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança?
14. O que representa para o grupo a atuação das redes de Belém no Nordeste Paraense?
15. Existe relação estratégica/comercial com outras redes de comércio varejista originárias de outros lugares?
16. Como você vê a importância das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança para a região? Como você as classificaria?
17. Como você percebe as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança em relação a Belém? (Você acha que fazem parte da RMB, que são muito integradas, que são muito diferentes?)
18. Quais os planos de expansão do Grupo?

Apêndice 2: ROTEIRO ENTREVISTA – REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA DE BELÉM

Identificação do entrevistado

Grupo:
Representante:
Idade:
Cargo:

Questões

1. Quais são os produtos e serviços ofertados por essa rede de varejo?
2. Em quais municípios ela atua e quantas lojas possui ao todo?
3. Quantos empregados diretos a rede possui?
4. Qual a importância da rede para a RMB?
5. Quantas lojas possui no Nordeste Paraense e qual a importância da rede para essa região?
6. Por que a opção de atuar no Nordeste Paraense e como você percebe essa estratégia das lojas de Belém de expandir para essa região?
7. Existe diferença entre a forma de atuar na RMB e no Nordeste Paraense?
8. Qual a importância que o Nordeste Paraense tem para o grupo como um todo?
9. Os municípios do Nordeste Paraense apresentam a infraestrutura necessária para a atuação?
10. Com relação as lojas de Castanhal, Capanema e Bragança, de onde vem os consumidores? Qual o alcance dessas lojas?
11. Existem diferenças entre esses três municípios no que se refere às condições para a atuação da loja?
12. Como você vê a importância das cidades de Castanhal, Capanema e Bragança para a região? Como você as classificaria?
13. Como você percebe as cidades de Castanhal, Capanema e Bragança em relação a Belém? (Você acha que fazem parte da RMB, que são muito integradas, que são muito diferentes?)
14. Para as lojas do Nordeste Paraense, a composição dos funcionários é da população local ou funcionários transferidos para lá?
15. Como a rede se relaciona com o comércio local?
16. Onde fica o centro de distribuição e a gerência do grupo?
17. Como se dá a articulação entre as várias lojas? Que tipo de circulação e comunicação existe entre as unidades?
18. Quais as implicações da atuação da loja no nordeste paraense como um todo?
19. Quais as implicações dessas lojas para os centros das cidades em que se localizam no Nordeste Paraense?
20. A atuação da rede de varejo pode ser considerada como vetor modernizador dos municípios em que atua?
21. Quais os planos de expansão do Grupo? Eles incluem o Nordeste Paraense? Como?

Apêndice 3: ROTEIRO DE ENTREVISTA - PREFEITURA DE CAPANEMA

Identificação do entrevistado

Nome:
Idade:
Escolaridade:
Cargo:

Questões

1. Qual a importância da cidade de Capanema para a região?
2. Que tipo de serviço a cidade oferece para a região?
3. Quais as repercussões dessa oferta de serviços para a cidade?
4. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Capanema para trabalhar?
5. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Capanema para estudar?
6. A prefeitura oferece algum serviço para facilitar a ida de pessoas para estudar em outros municípios? Quais os municípios?
7. A infraestrutura urbana de Capanema é compatível com a sua importância para a região?
8. Quais as principais atividades que formam a economia local?
9. Como se estabelece a relação de Capanema com Bragança e Castanhal? As atividades dessas cidades competem entre si ou se complementam? Como Capanema aparece frente a estas em termos de importância para a região?
10. Como se estabelece a relação entre Capanema e Belém?
11. Quais os principais grupos de Belém que se instalaram na cidade? Quando começaram a se instalar?
12. Quais as implicações para o município da chegada de agentes econômicos vindos de Belém?
13. Quais as principais necessidades da cidade em termos de desenvolvimento?
14. Que ações e intenções existem por parte da gestão pública com vistas ao fortalecimento de Capanema na região nordeste do Pará?

Apêndice 4: ROTEIRO DE ENTREVISTA - SECRETARIA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO (CAPANEMA)

Identificação do entrevistado

Nome:
Idade:
Escolaridade:
Cargo:

Questões

1. Qual a importância da cidade de Capanema para a região?
2. Que tipo de serviço a cidade oferece para a região?
3. Quais as repercussões dessa oferta de serviços para a cidade?
4. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Capanema para trabalhar?
5. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Capanema para estudar?
6. A prefeitura oferece algum serviço para facilitar a ida de pessoas para estudar em outros municípios? Quais os municípios?
7. A infraestrutura urbana de Capanema é compatível com a sua importância para a região?
8. Quais as principais atividades que formam a economia local?
9. Como se estabelece a relação de Capanema com Bragança e Castanhal? As atividades dessas cidades competem entre si ou se complementam? Como Capanema aparece frente a estas em termos de importância para a região?
10. Como se estabelece a relação entre Capanema e Belém?
11. Quais os principais grupos de Belém que se instalaram na cidade? Quando começaram a se instalar?
12. Quais as implicações para o município da chegada de agentes econômicos vindos de Belém?
13. Quais os principais ramos da indústria local e sua importância para a cidade?
14. Quais os principais setores que compõem o comércio local e sua importância pra cidade?
15. Quais as principais necessidades da cidade em termos de desenvolvimento?
16. Que ações e intenções existem por parte da gestão pública com vistas ao fortalecimento de Capanema na região nordeste do Pará?

Apêndice 5: ROTEIRO DE ENTREVISTA - PREFEITURA DE BRAGANÇA

Identificação do entrevistado

Nome:
Idade:
Escolaridade:
Cargo:

Questões

1. Qual a importância da cidade de Bragança para a região?
2. Que tipo de serviço a cidade oferece para a região?
3. Quais as repercussões dessa oferta de serviços para a cidade?
4. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Bragança para trabalhar?
5. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Bragança para estudar?
6. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Bragança em busca de serviços de saúde?
7. A prefeitura oferece algum serviço para facilitar a ida de pessoas para estudar em outros municípios? Quais os municípios?
8. Quais as principais atividades que formam a economia local?
9. Qual a importância da pesca para a economia do município?
10. Qual a importância do turismo para a economia do município?
11. Como se estabelece a relação de Bragança com Capanema e Castanhal? As atividades dessas cidades competem entre si ou se complementam? Como Bragança aparece frente a estas em termos de importância para a região?
12. Como se estabelece a relação entre Bragança e Belém?
13. Quais os principais grupos de Belém que se instalaram na cidade? Quando começaram a se instalar?
14. Quais as implicações para o município da chegada de agentes econômicos vindos de Belém?
15. Quais as principais necessidades da cidade em termos de desenvolvimento?
16. Que ações e intenções existem por parte da gestão pública com vistas ao fortalecimento de Bragança na região nordeste do Pará?

Apêndice 6: ROTEIRO DE ENTREVISTA - PREFEITURA DE CASTANHAL

Identificação do entrevistado

Nome:
Idade:
Escolaridade:
Cargo:

Questões

1. Qual a importância da cidade de Castanhal para a região?
2. Que tipo de serviço a cidade oferece para a região?
3. Quais as repercussões dessa oferta de serviços para a cidade?
4. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Castanhal para trabalhar?
5. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Castanhal para estudar?
6. Existem muitas pessoas de outros municípios que se deslocam a Castanhal em busca de serviços de saúde?
7. A prefeitura oferece algum serviço para facilitar a ida de pessoas para estudar em outros municípios? Quais os municípios?
8. Quais as principais atividades que formam a economia local?
9. Qual a importância do comércio e dos serviços para a economia do município?
10. Qual a importância dos serviços para o campo para a economia do município?
11. Como se estabelece a relação de Castanhal com Capanema e Bragança? As atividades dessas cidades competem entre si ou se complementam? Como Castanhal aparece frente a estas em termos de importância para a região?
12. Como se estabelece a relação entre Castanhal e Belém?
13. Quais os principais grupos de Belém que se instalaram na cidade? Quando começaram a se instalar?
14. Quais as implicações para o município da chegada de agentes econômicos vindos de Belém?
15. O que você acha da inclusão de Castanhal na Região Metropolitana de Belém?
16. Você prefere ver Castanhal como parte da RMB ou como cidade média?
17. Quais as principais necessidades da cidade em termos de desenvolvimento?
18. Que ações e intenções existem por parte da gestão pública com vistas ao fortalecimento de Castanhal na região nordeste do Pará?