

O urbano contemporâneo na fronteira de expansão do capital: padrões de transformações espaciais em seis cidades do Pará, Brasil

Ana Cláudia Cardoso, Ana Carolina de Melo e Taynara Gomes

Universidade Federal do Pará (UFPA), Rua Augusto Corrêa s/n, Bairro Universitário, Campus Profissional, Belém, Brasil. E-mail: aclaudiacardoso@gmail.com, carolmelo.08@gmail.com, taynaragomes@gmail.com

Artigo revisto recebido a 30 de Dezembro de 2015

Resumo. *Este texto procura situar a cidade no contexto de transformações da Amazônia Oriental e identificar padrões morfológicos relacionados à concorrência de trajetórias de estruturação do espaço urbano: a urbano-industrial e a tradicional, destacando o potencial dos legados da última para a inovação no desenho e planejamento urbano. Padrões de ocupação e evolução de seis cidades localizadas em regiões sob intensas transformações após os anos 1970 são comparados para explicitar correspondências entre padrões morfológicos e processos socioeconômicos. A base de dados adotada foi gerada em pesquisas de campo realizadas entre 2012 e 2014, nas seis cidades em estudo no âmbito do projeto UrbisAmazônia. Os procedimentos metodológicos abrangem uma breve análise histórica, caracterização da estruturação espacial da cidade e principais eventos associados à expansão urbana nestas cidades, com destaque para a atuação dos setores público e privado. Nossa hipótese é a da configuração de um novo tipo de urbanização polinucleada nesta região, em um momento de encruzilhada, em que, ou problemas históricos podem ser agravados através da imposição de racionalidades homogeneizadoras ou superados, com a transição do padrão urbano-industrial para uma nova etapa, portadora de possibilidades verdadeiras de inovação, capaz de reconhecer uma relação equilibrada entre a natureza e o direito das pessoas, representativa de diferentes racionalidades, para compartilhar um território.*

Palavras-chave: cidades amazônicas, processos socioeconômicos e ambientais, padrões morfológicos

Introdução: peculiaridades da urbanização na fronteira e periferia amazônica

A inserção do Brasil-colônia na divisão social do trabalho manteve as cidades brasileiras como pontos de controle da Coroa Portuguesa, lugares da administração e escoamento da produção colonial. O Brasil assumiu funções agrárias (produção de açúcar, algodão, borracha) em uma época em que a Europa se preparava para massificar o consumo e intensificar processos de

aglomeração nas cidades industriais. A função de ponto de controle do território foi ainda mais evidente na Amazônia, território que se manteve sob disputa por diversas nações (Portugal, Espanha, Inglaterra, Holanda e França) por dois séculos (XVII e XVIII), contudo a distribuição das cidades pelo território foi cuidadosamente influenciada pela racionalidade europeia, através do modo como os Jesuítas e depois o Marquês de Pombal induziram processos produtivos e demográficos, para potencializar a exploração do território

amazônico (Becker, 2013).

A rede de assentamentos tradicionais formados nas margens dos rios foi o padrão de ocupação predominante na rede urbana amazônica até a década de 1950 (Corrêa, 1987), caracterizado por relações eminentemente mercantis, uma estrutura ‘monocêntrica’ com baixa penetração no território. O gradiente de consolidação desses assentamentos (família, comunidade, vila, cidade) está comumente associado a fatores como desenvolvimento comercial, articulação e comunicação com localidades próximas e a provisão de infraestrutura e serviços básicos. Este padrão de ocupação apoiou vários ciclos de produtos da região e viabilizou a convergência dessa produção para grandes cidades que contavam com condições portuárias privilegiadas (Belém e Manaus). Essa tradição de comércio e navegação fluvial foi característica do universo urbano amazônico até a integração da região ao país por via rodoviária ocorrida a partir dos anos 1950 (Corrêa, 1987). Essa integração foi pautada pela racionalidade urbano industrial desenvolvimentista, que estabelecia a divisão social do trabalho dentro do país, com industrialização e intensificação da urbanização do centro sul e tratamento da Amazônia como região agrária, despovoada, disponível para absorver excedentes de mão de obra em assentamentos e frentes de obra de infraestrutura logística e para oferecer oportunidades de acumulação para o capital que se concentrava no centro sul. Milênios de convivência harmônica entre população e floresta foram desconsiderados, visto que desde as eras glaciais a extensão de floresta foi gradativamente ampliada concomitante à expansão da população indígena no território sul americano, a floresta, as águas e o subsolo da região foram tomados como ativos nacionais que jamais se esgotariam, e em três décadas a população do estado do Pará triplicou, com rápida difusão da nova estratégia de dominação e aniquilação da natureza (Gonçalves, 2001). Nesse ponto a cidade se colocou como a antítese do ‘mato’, local da civilidade e do progresso, e legitimou a destruição da natureza e das populações originais.

As premissas iniciais desse processo – a necessidade geopolítica premente de garantir

da soberania do Brasil sobre a Amazônia e a utilização de recursos externos como estratégia de financiamento – geraram desdobramentos inesperados, especialmente após a crise econômica dos anos 1980, quando os recursos desapareceram e uma grande quantidade de população que havia migrado para a região em busca de oportunidades deslocou-se para as cidades e atividades econômicas de exploração de recursos naturais ‘naturalizaram’ a destruição da floresta e do saber secular da população tradicional sobre como manejá-la. Nativos foram invisibilizados e suas velhas formas de viver tornaram-se ultrapassadas e associadas ao atraso. As políticas federais valorizaram grandes empreendimentos, negando práticas sócio-espaciais camponesas e extrativistas historicamente bem-sucedidas na região. A restrição ao acesso de terras rurais e urbanas e a omissão do poder público impulsionaram o conflito rural e a ocupação informal e improvisada do solo urbano.

A chegada permanente de migrantes na região, em busca de oportunidades de trabalho, associadas aos grandes projetos de logística, intensivos em mão de obra pouco qualificada durante suas fases de implantação, caracteriza uma dimensão social e urbana limitada pelos baixos salários, dispersão da população trabalhadora, e lenta consolidação de instituições culturais, sociais e éticas, e implica num processo de urbanização atropelado, marcado por rápidas transformações sócio-espaciais, com a assimilação de padrões de consumo modernos, apesar do elevado grau de precarização sócio espacial e predação do ambiente natural (Figura 1).

A introdução de novos atores (empresários, camponeses, assalariados, aventureiros) gerou tensão nas trajetórias existentes na região, mas não as quebrou, na medida em que foram realizadas coalizões entre as novas e as velhas elites (Emmi, 1999). A atuação dessas elites inicialmente sofreu influência e influenciou investimentos pensados para a região e, contemporaneamente, o processo se repete na escala de expansão das cidades. A mudança de ramo de atividade do extrativismo para a pecuária viabilizou a sobrevivência das antigas elites a partir da

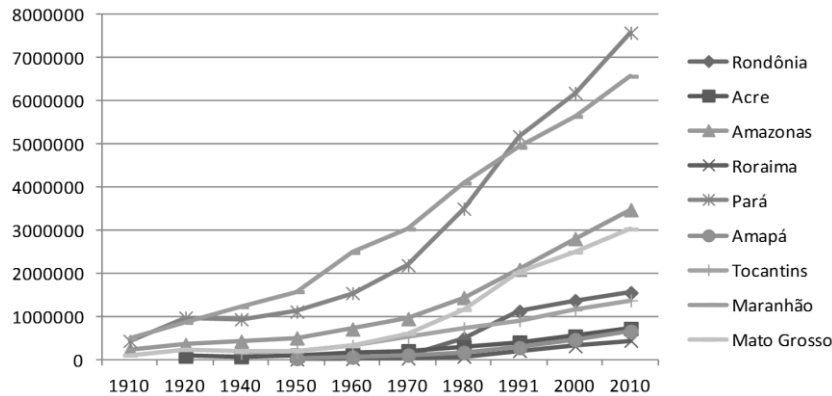


Figura 1. Evolução da população urbana nos estados da Amazônia Legal entre as décadas de 1910 e 2010 (fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / IBGE, 2015).

coalizão com novos atores e dos incentivos fiscais oferecidos pelo Estado, formando novos blocos de poder, ao mesmo tempo em que transformou completamente o relacionamento da população nativa com o bioma.

As tipologias de urbano na Amazônia

Atualmente a Amazônia Brasileira é constituída pelos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, abrangendo uma área de aproximadamente 5 milhões de km², que ocupa 59 por cento do território brasileiro, uma área sete vezes maior que a França, onde vivem 56 por cento da população indígena brasileira. Parte dos estados do Maranhão e do Mato Grosso foi anexada a esse conjunto para formar a Amazônia Legal.

A concepção dos Polos de Desenvolvimento Federais para a Amazônia Brasileira (PolaAmazônia), em 1974, reforçou uma nova matriz urbana, guindando, após décadas de implantação, pequenas cidades tradicionais conectadas à malha rodoviária e / ou aos grandes projetos à condição de polos regionais (Cardoso *et al.*, 2015). Nos anos 1980, as empresas federais que atuavam nos polos de desenvolvimento, construíram próximas às cidades já existentes suas *company towns*. As *company towns* foram construídas para abrigar funcionários de grandes projetos, associados à extração mineral (por exemplo, Serra do Navio e Vila Amazonas, no Amapá;

Porto Trombetas, Vila dos Cabanos e Núcleo Urbano de Carajás, no Pará), e a empreendimentos logísticos de grande porte (Monte Dourado e Tucuruí, no Pará). Segundo Rodrigues (2002) as *company towns* amazônicas distinguem-se em função de três fatores: a eventual inserção em área de fronteira, a hierarquia em relação à rede urbana regional e a fase de investimento produtivo do empreendimento aos quais estão associados. Por outro lado, migrantes, colonos e assentados dos anos 1970 criavam espontaneamente cidades nos pontos em que alguma centralidade se constituía nas margens de rodovias, para contarem com serviços e equipamentos ‘urbanos’ (Cardoso e Lima, 2006).

No primeiro caso adotaram concepções modernistas e melhor tecnologia disponível, enquanto nas cidades improvisadas e tradicionais predominou a tendência de cópia de repertório externo, seja em decorrência da incompreensão desse novo fenômeno (cidades se formando em uma região agrária, vista como fronteira e periferia) ou por inexistência de financiamento ou de concepção de gestão urbanística para as mesmas. A partir da década de 2000, mais políticas públicas alcançaram as pequenas cidades da região, e trouxeram consigo repertório exógeno (tipologias, tecnologias e soluções espaciais) e o claro favorecimento das dinâmicas econômicas, com foco no processo de produção capitalista, implicando numa intensa transformação do ambiente construído a partir de interesses de mercado, a despeito das necessidades espaciais de seus

habitantes.

As modernas concepções urbanísticas implantadas nas *company towns*, nos remanejamentos de cidades afetadas por lagos de barragens, e no caso particular da ampliação da cidade de Marabá, durante o regime militar, foram insuficientes e inadequadas como parâmetro para organização do espaço na escala intraurbana, ao mesmo tempo em que investimentos (ou a falta deles) nas cidades estiveram desconectados da possibilidade de fortalecimento da rede urbana. Se o processo de expansão urbana da metrópole brasileira nas regiões centrais foi marcado pelo padrão de urbanização incompleta, caracterizado pela ilegalidade urbana, ausência de atributos de urbanidade e pela exacerbação de conflitos socioambientais (Maricato, 2000), na Amazônia, esse processo foi agravado pela rápida metabolização de práticas modernas, expressas pelo prematuro espraiamento da malha urbana, segregação socioespacial, valorização do espaço privado em suas diversas escalas, supressão de áreas verdes e, ao mesmo tempo, pela generalização das condições de precariedade e imprevisto.

A urbanização associada às rodovias abandonou os rios e assumiu o eixo viário como principal forma de conexão e deslocamento na região e nas cidades em formação. Na escala intraurbana, observou-se a progressiva mudança no padrão de ocupação do lote amplo, a supressão de quintais e vegetação e a redução dos espaços públicos. Sob a influência do urbanismo modernista, o ambiente urbano da cidade amazônica e suas condições de uso e ocupação do solo perderam aos poucos a escala humana herdada do núcleo urbano tradicional. Os espaços urbanos voltaram-se à circulação de veículos, com pouca atenção aos fluxos ecossistêmicos e a passagem de pessoas. Prioridade foi dada às obras dedicadas à produção (por exemplo, porto e rodovia), em detrimento das estruturas de apoio à vida da população (por exemplo, habitação e espaços públicos).

A já histórica atuação seletiva do capital destacou a margem da rodovia ou do rio (frente da cidade) como áreas dignas de tratamento diferenciado nas pequenas cidades, enquanto nas grandes cidades e

capitais a gestão urbanística, quando praticada, assumiu parâmetros predominantemente quantitativos, descolados das ações que realmente modelavam a cidade, sem apoio em reflexão sobre modos de vida (por exemplo, padrões de sociabilidade) e relação com a natureza (por exemplo, quintais e drenagem de águas das chuvas, massas de vegetação e estabilização da temperatura, preservação da paisagem e estabilização do solo). As novas políticas federais favoreceram a introdução dos novos códigos e paradigmas socioespaciais, uma vez que assumir-los seria a única forma de acesso a recursos federais, com pouca sistematização e atenção ao conhecimento tradicional e práticas socioespaciais pré-existentes.

Esses novos códigos também são evidência da prioridade dada à escala regional e à visão geopolítica e econômica em relação à escala do planejamento e desenho urbanos, que daria visibilidade para a miríade de atores locais que efetivamente disputavam e construíam o sonho do Eldorado. Na prática, as assimetrias de poder pressupunham o desmantelamento dos traços culturais tradicionais e dos arranjos socioeconômicos preexistentes, realizando a destruição criativa por meio da qual o que era considerado não produtivo era substituído por eficiência e o tradicional pelo moderno (Schmink e Wood, 2012).

A construção de padrões socioespaciais a partir do estudo de seis cidades

A análise do efeito dos ciclos de produto sobre a evolução das cidades amazônicas expõe a concorrência de duas trajetórias de estruturação do espaço urbano: o padrão de urbanização da metrópole nos períodos de grande afluxo de capital; e o padrão de ocupação socioambiental tradicional observado nos primeiros períodos. Essas duas racionalidades estão presentes oferecendo às cidades da região um grande potencial de inovação no campo do planejamento e desenho urbanos especialmente se articulados com estudos socioambientais, na medida em que o padrão tradicional corresponde às práticas urbanas recomendadas atualmente (ex. malha urbana

compacta, adequada à escala humana, diversidade de usos, manutenção dos fluxos e processos naturais, etc.). Este artigo explora cartografias das seis cidades em busca de padrões morfológicos que possam ser articulados aos processos socioeconômicos em curso nesta região do Brasil, de modo a revelar potencialidades e deficiências das políticas urbanas aplicáveis, em relação ao bioma e às características socioculturais da população.

Dois processos articulam as seis cidades paraenses tomadas como objeto de estudo: a intensidade da intervenção federal e dos recentes investimentos privados. A base de dados adotada foi gerada em pesquisas de campo realizadas entre 2012 e 2014, nas cidades de Marabá, Parauapebas, Canaã dos Carajás, São Félix do Xingu (as quatro contidas no Sudeste Paraense), Santarém (Baixo Amazonas ou Oeste Paraense) e Altamira (Sudoeste Paraense), no âmbito do projeto *UrbisAmazônia*. As leituras oferecidas seguiram o mesmo roteiro de investigação para garantir sua comparabilidade, abrangendo histórico e caracterização da estruturação espacial da cidade, principais eventos associados à expansão urbana, com destaque para a atuação dos setores público e privado. Em todos os casos há alguma dinâmica capitalista em curso, independentemente do tempo de origem ou da inserção geográfica da cidade no estado.

Essas cidades inacabadas se tornaram eldorados para o setor imobiliário após mudanças no marco regulatório do capital financeiro ocorridas na primeira década do século XXI. A expectativa de migração de população assalariada mobilizou o setor privado para a modernização das formas de produção do espaço através de loteamentos urbanizados, condomínios e conjuntos habitacionais (Figura 2) dentre outras tipologias modernas, metamorfoseando a conexão original entre população e o rio, no passado instrumental para a produção e a reprodução da vida, pelo viés do entretenimento e lazer contemplativo. As transformações urbanas recentes evidenciam uma ruptura entre o padrão de ocupação tradicional e o novo padrão, de base industrial representativo da modernidade.

Nas áreas de estudo, o primeiro apresenta características morfológicas mais próximas das recomendações para configuração de espaços com qualidade urbana, como propostas por Gehl (2013 [2010]). De modo geral, o padrão de ocupação tradicional apresenta um traçado mais orgânico, moldando-se ao sítio natural, com predominância dos cheios sobre os vazios, e forte conexão entre os espaços livres e o ambiente construído (Pontes, 2015). Observa-se um tipo de lote e de transição público-privada típicos da dinâmica mercantil, que favorece o uso da rua como extensão da casa e entrelaça a economia urbana à vida cotidiana. Atividades como a feira, pesca, criação de animais, pequenas hortas, recreação infantil e socialização de jovens, adultos e idosos acontecem em espaços de múltiplo uso.

O traçado tradicional é compatível com a diversidade de usos e permite o convívio saudável entre ambiente natural e ambiente construído, com destaque para o relacionamento respeitoso com o rio e com as águas. Contudo, é também um espaço marcado pela precariedade dos serviços (como saneamento básico, iluminação pública) e equipamentos urbanos (praças, escolas, postos de saúde, etc.), e pela improvisação do espaço privado, que tende a ser consolidado com o recurso de tecnologias e tipologias ‘gestadas’ pela racionalidade industrial, muito onerosas para a população tradicional. Releituras dessa improvisação são observadas nos assentamentos informais que hoje representam 33 e 23 por cento do tecido urbano de Marabá e Parauapebas, respectivamente.

Assentamentos informais espontâneos ocupam áreas periféricas e ambientalmente sensíveis, como morros, várzeas e beira de rios, em localizações estratégicas e maior irregularidade no traçado (quadrícula deformada) em comparação ao padrão tradicional; ruas estreitas (becos e vielas) chegam a ter 400 metros de comprimento, dificultando a formação de centralidades e a mobilidade de pedestres. O uso do solo e de espaços livres nesses assentamentos têm padrões de diversidade e densidade proporcionais ao grau de consolidação (menor diversidade de uso e espaços livres













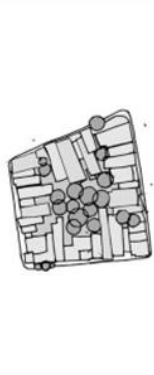
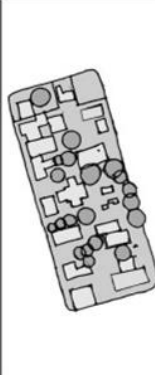
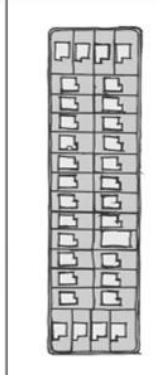
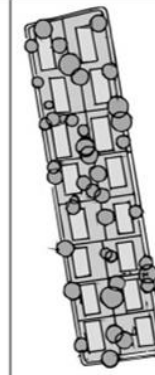
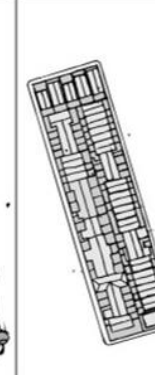







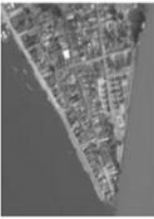











						
						
						
						
						
						
	MUNICÍPIO: MARABÁ/PARÁ			MUNICÍPIO: PARAPEBAS/PARÁ		
	ASSENTAMENTO TRADICIONAL	ASSENTAMENTO INFORMAL	CONJUNTO HABITACIONAL	COMPANY TOWN	CONDOMÍNIO FECHADO	LOTEAMENTO URBANIZADO

Figura 2. Quadro síntese das principais tipologias observadas no espaço intra-urbano das cidades amazônicas, Marabá e Parauapebas (fonte: Banco de dados URBIS/UFPA, 2015, elaboração: Ana Carolina de Melo).

nos assentamentos mais recentes). Nesses casos o processo de degradação ambiental é progressivo, com aterro de rios e remoção de mata ciliar e da vegetação nativa. As ocupações informais organizadas (loteamentos clandestinos) adotam a mesma lógica de racionalização do território que o setor privado utiliza e selecionam as áreas alvo de outro modo (foco na fragilidade fundiária); contam com 'projeto' prévio, modulação de lote, racionalização da malha e menor diversidade de formas de apropriação do espaço.

Esses assentamentos são portadores de pobreza por reduzirem o espaço do lote como suporte à reprodução da vida de forma mais ampla. A carência de renda para o consumo em comunidades tradicionais era compensada pelo aproveitamento do lote e da rua para o atendimento de suas necessidades.

No outro extremo, a ocupação formal difundida nas últimas décadas caracteriza-se por uma expansão do tecido urbano através da produção privada de loteamentos urbanizados, conjuntos habitacionais e condomínios fechados. Este padrão de ocupação é marcado pela sujeição da forma urbana ao traçado dos grandes eixos rodoviários, que atravessaram as cidades. As tipologias modernas são regulares e padronizadas. Em geral, a concepção funcionalista dos projetos apoia-se na mobilidade através do automóvel, gerando perda da escala humana, a configuração de espaços de passagem e de paisagens monótonas. A expansão urbana promovida por empreendedores privados difundiu o padrão moderno, com a reprodução de espaços fragmentados e setorizados, e com pouca vitalidade urbana. Essas características são observadas nas quatro tipologias modernas estudadas. Ao contrário do anterior, o padrão moderno rompe com a sinergia entre ambiente construído e ambiente natural e a sobreposição do primeiro sobre o segundo se realiza de forma extremamente predatória. A natureza, segundo este padrão, torna-se um recurso a ser objetivado no processo de produção, como um elemento exterior, hostil e selvagem (Smith, 1988). Essa visão exteriorizada da natureza tem legitimado a

caracterização dos espaços e a conversão ilegal de florestas em novos produtos imobiliários.

Nas tipologias de alto padrão (condomínios fechados) o ambiente natural é reprocessado em novos formatos paisagísticos (lagos, parques projetados com espécies exóticas), em detrimento da vegetação nativa. Os novos espaços verdes, então controlados e higienizados, são inseridos em imagens publicitárias como diferenciais ecológicos do produto imobiliário, reduzidos a mais uma estratégia de valorização fundiária. Já nos loteamentos urbanizados e conjuntos habitacionais, destinados às classes média e baixa, a vegetação nativa costuma ser totalmente removida antes da construção, sem reposição posterior. Na região, os assentamentos formais oferecem releituras / reduções da *company town*, enquanto os assentamentos informais são releituras / reduções do espaço tradicional.

A alteração do vetor de crescimento do rio para a estrada estimulou a expansão horizontal, a fragmentação e o espraiamento do tecido urbano, a ponto de estabelecer um processo de 'polinucleação', por vezes interno a uma cidade, e por outras intrarregional, articulando cidades ou assentamentos próximos de acordo com uma clara divisão social de trabalho, em que a cidade melhor consolidada e com melhores condições de acessibilidade assumem a condição de polo, enquanto as demais cidades, vilas ou núcleos rurais recebem a população trabalhadora. Esse arranjo espacial evoca os subúrbios americanos localizados à beira das autoestradas (Hall, 2011 [1988]) conforme nível de acesso a veículos particulares e estratifica a população, uma vez que os serviços de transporte público não acompanham, nem de longe, esse fenômeno. A mobilidade é tratada como mobilidade rural, quando os processos de ocupação do território são claramente híbridos e sempre desfavorecem a população de menor renda. Outro fenômeno que merece destaque é a expansão da mancha urbana dessas cidades, com casos de duplicação do tamanho em meia década.

Ambos os processos são claros na cidade de Marabá, composta por vários núcleos que

Tabela 1. Características dos distritos urbanos de Marabá

Núcleo Pioneiro	Nova Marabá	Cidade Nova	Distrito Industrial	Núcleo de São Félix e Morada Nova
Bairro originalmente ribeirinho (1913); Boa apropriação social; Respeito ao sítio; Conexão com a natureza para trabalho e lazer.	Parcialmente implantado pelo governo federal em 1980; Projeto modernista; Escala do automóvel; Nega o rio; Suprime características do sítio; Homogeneiza espaços e difunde valores metropolitanos.	Núcleo improvisado por loteadores ao longo da Transamazônica; Centralidade criada pelo aeroporto; Escala humana; Formação de centralidades com forte apropriação social; Ocupação gradual de várzeas.	Área de concentração de loteamentos de alto padrão; Padrão espacial homogeneizado; Recria a natureza segundo racionalidade imobiliária.	Áreas periurbanas; Carentes de espaços e serviços públicos; Atual concentração de moradia oficial para trabalhadores.

Comentário geral sobre a zona urbana: separação dos núcleos de áreas verdes e várzeas; contaminação de rios internos; construção de muros na margem do rio Tocantins. Rodovias geradoras de centralidades e definidoras de eixos de expansão.

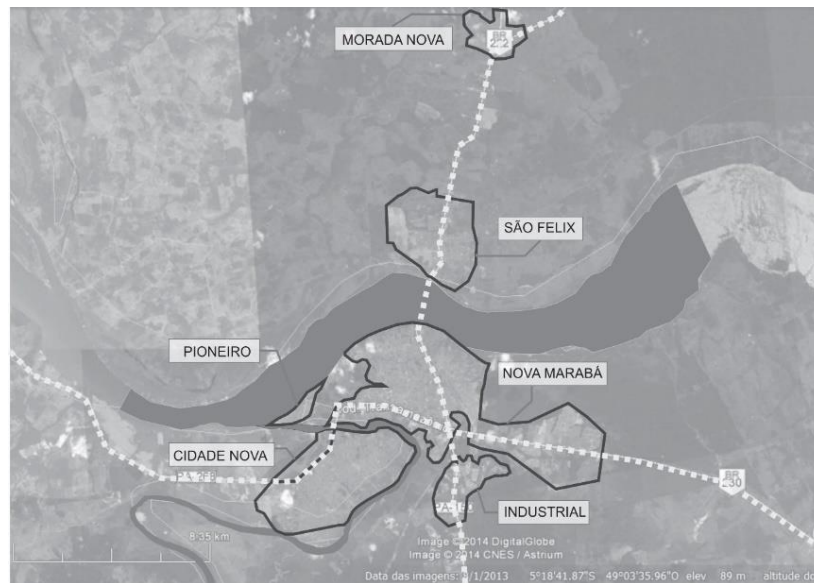


Figura 3. Polinucleação intra-urbana no município de Marabá (fonte: Google Earth, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

distam entre si em média 7 km, e são separados por rios e grandes obstáculos naturais (Tabela 1). O processo atual de expansão ocorre em duas direções: nas proximidades das áreas de distrito industrial através de loteamentos e condomínios para alta e média renda, e a produção de habitação pelo programa ‘Minha Casa Minha Vida’

(MCMV) nas localidades de São Felix e Morada Nova, localizadas na margem oposta do Rio Tocantins, a última distante 12 km da margem do rio e considerada como área rural pelo serviço de transporte (Figura 3). Em Marabá (Figura 4) a expansão urbana é viabilizada pela conversão de fazendas em terra urbana, e arranjos políticos

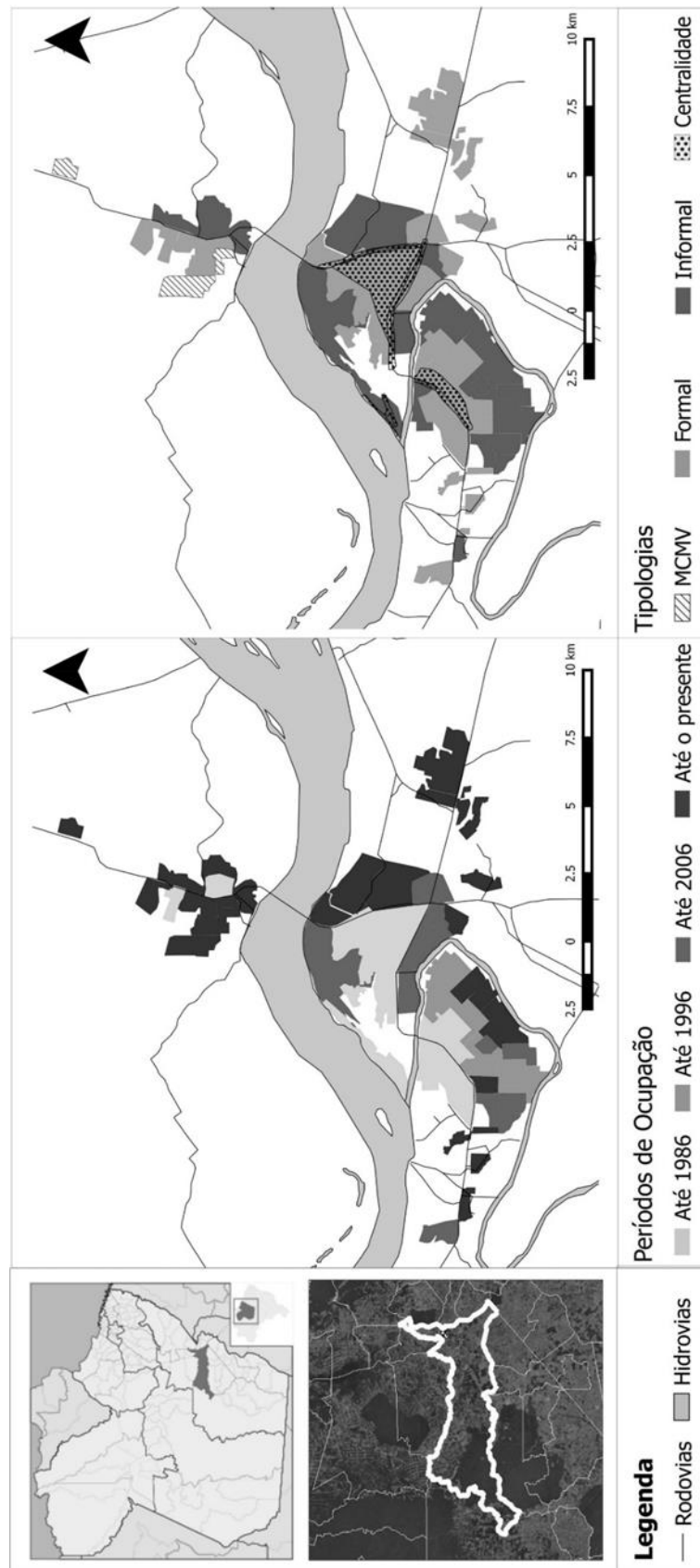


Figura 4. Caracterização morfológica de Marabá por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2014; elaboração: Carolina de Melo).

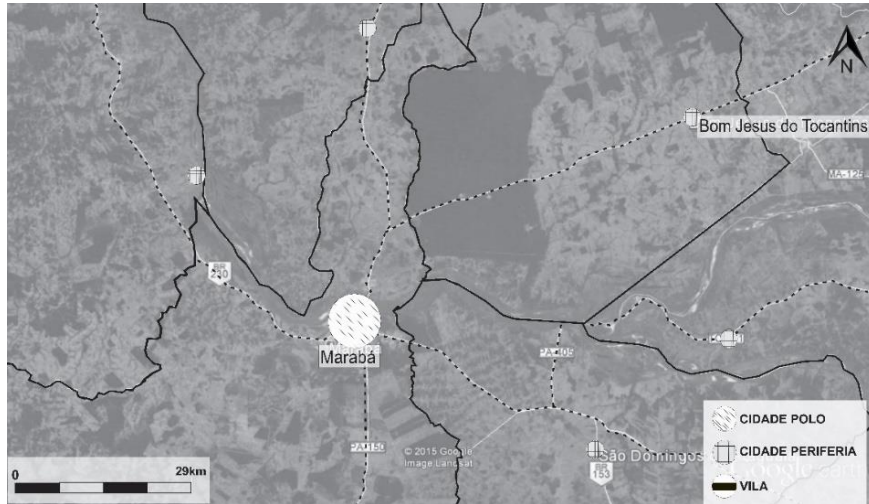


Figura 5. Polinucleação na área de entorno do município de Marabá (fonte: *Google Earth*, 2015, elaboração: Taynara Gomes).

institucionais pleiteiam o reconhecimento de uma área metropolitana para a cidade a ser composta pelos municípios de Nova Ipixuna (com sede localizada a 72,3 km de Marabá), Itupiranga (sede a 48,2 km), Bom Jesus do Tocantins (sede a 80,3 km), São João do Araguaia (sede a 59,4 km), São Domingos do Araguaia (sede a 56,7 km), com todas as sedes conectadas pela rodovia (Figura 5).

Santarém já conta com uma região metropolitana composta pelos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos (Figura 6), cujas sedes municipais passaram a absorver a população mais pobre, por conta da limitação imposta pelo sítio físico (planalto e alagados) à expansão da mancha urbana de Santarém. O interstício entre as três cidades é disputado, por usos rurais (assentamentos ‘agroextrativistas’, plantações de soja, comunidades rurais) e empreendimentos privados (condomínios fechados, loteamentos) (figuras 7 e 8). A região vive sob influência da soja e na expectativa de verticalização de produção de grãos em plantas industriais a serem implantadas nas proximidades do porto de Santarém, ao mesmo tempo que comanda uma região onde é expressiva a atuação de extrativistas apoiados pelo terceiro setor.

Santarém constitui um caso diferenciado de ‘polinucleação’, constituída por um híbrido das trajetórias tradicionais (conjunto de vilas e núcleos articulados através dos rios, formadas desde o período pré-

colombiano), e pela trajetória mais recente de articulação continental através das estradas (por exemplo, BR 163 e PA 370) (Tabela 2). Essa sobreposição de trajetórias é também observada na escala local, através da coexistência da racionalidade extrativista com a racionalidade capitalista que vêm sendo introduzida pelas ações dos setores públicos e privados, e favorecem a aproximação entre os circuitos superior e inferior da economia, a última associada em Santos (2008) à produção artesanal, pequena escala de produção, baixo uso de tecnologia, mas que se destaca pelo conhecimento não formal a respeito da região e seu bioma, que por séculos permitiram uma convivência equilibrada da população nesse território, não compreendida ou reconhecida pela racionalidade capitalista industrial.

O município de Parauapebas foi desmembrado de Marabá em 1988 e o de Canaã dos Carajás foi desmembrado de Parauapebas em 1994. As duas cidades são atualmente completamente dependentes da atividade mineradora. Parauapebas foi originada como assentamento informal no sopé da serra onde a mina da estatal Vale do Rio Doce foi implantada. A estatal protegeu a reserva através da criação da Floresta Nacional de Carajás, onde também instalou uma *company town* e apoiou a organização do assentamento informal. Após a privatização da empresa e intensificação das operações, a cidade sofreu uma explosão

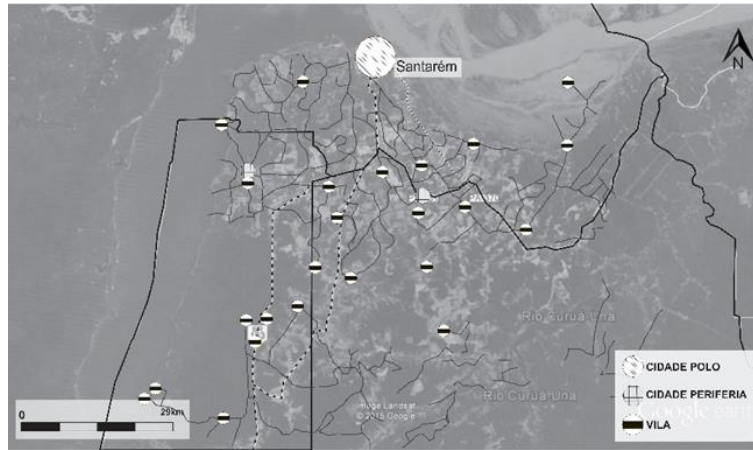


Figura 6. Polinucleação da cidade de Santarém com o entorno (fonte: Google Earth, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

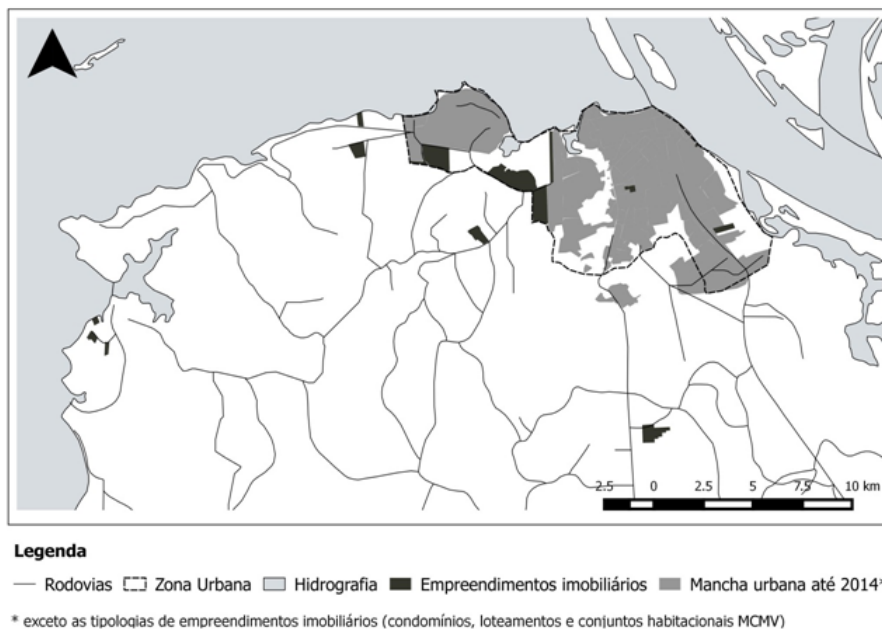


Figura 7. Distribuição de empreendimentos imobiliários formais em Santarém (fonte: Google Earth, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

da mancha urbana que triplicou de tamanho em oito anos (ver figuras 9 e 11). A cidade de Parauapebas é a que melhor representa a racionalidade capitalista na região, e sempre se destaca das demais quando observada através de indicadores oficiais (oportunidade de emprego, PIB), mas também é adaptada à atuação das elites fundiárias e comerciais que se estabeleceram desde a origem da cidade, demonstrando que a riqueza introduzida por atividades industriais (associadas ao circuito superior da economia), pode ser apropriada por pequenos grupos, e manter a população

que está distante do poder em uma situação de exclusão semelhante à das grandes cidades (Tabela 3).

Canaã está em processo de gênese (Tabela 4). Sofreu rápida expansão da mancha urbana após a introdução da atividade de mineração no município, e suporta a instalação da maior mina de ferro aberta do planeta (S11D) que atraiu para a cidade 18 000 homens, e intensa especulação imobiliária. S11D produzirá minério de altíssima qualidade, mas terá operação remota e mecanizada. A distância de 60 Km

Tabela 2. Fatos históricos importantes da formação urbana do município de Santarém

Tensões e Trajetórias em Santarém
1. Cidade formada desde 1661, a partir da amálgama de diversas comunidades ribeirinhas (quilombolas, seringueiros, pescadores), existentes na região desde o período pré-colombiano.
2. Predomínio da escala humana, da diversidade, da conexão com a natureza e da boa apropriação social na área mais antiga (ao longo do rio).
3. Rios internos limitam a expansão (várzeas), rodovias são eixos de expansão.
4. Beleza natural do rio Tapajós induz processos de expansão fora do limite da cidade.
5. Disputa entre populações tradicionais, condomínios, plantio de soja pelas terras entre Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos.
6. Produção de grãos destrói praias e espaços públicos, e difunde novos valores.
7. Verticalização no centro, fragmentação na periferia.
8. Populações tradicionais – milhares de pessoas vivem da floresta, em Reservas Estrativistas (RESEXs) e Projetos de Assentamento Agroextrativistas (PAEs) – movimentam a gastronomia, a cultura, o artesanato, mesclando saber tradicional e trabalho novo e resistem aos novos valores exógenos (metropolitanos) difundidos pelos setores público e privado.
9. Empreendimentos públicos e privados degradam a natureza (porte, tipologia e localização inadequados).
10. Mesmo sob as mesmas disputas pela terra, arranjos institucionais entre grupos nativos tornam Santarém uma espécie de controle metodológico, com características marcantes de sua inserção no bioma amazônico e forte identidade cultural.

Tabela 3. Fatos históricos importantes da formação urbana do município de Parauapebas

Tensões e Trajetórias em Parauapebas
1. A evolução da mancha urbana expõe correspondência entre períodos da mineração, produção formal e informal e atuação de atores locais e nacionais.
2. A relação com a natureza é de negação e exploração, tanto por ricos quanto por pobres.
3. Cidade de migrantes.
4. Rodovias são as principais centralidades.
5. Progressivo deslocamento da população de baixa renda para outras localidades.
6. Escala humana prevalece nas quadras, mas a legibilidade dos caminhos é comprometida e privilegia o automóvel.
7. A Flona não é vista como alternativa de lazer, e problemas sociais tornam o espaço do <i>shopping center</i> o principal espaço público da cidade.

Tabela 4. Fatos históricos importantes da formação urbana do município de Canaã dos Carajás

Tensões e Trajetórias em Canaã dos Carajás
1. Canaã foi agrovila até 1982.
2. Após sucessivas expansões de perímetro urbano, tem mancha urbana ocupando 37,8 por cento do perímetro atual, e 42 por cento da mancha urbana composta por lotes vazios.
3. Enquanto a cidade é espraiada por loteamentos privados o centro permanece concentrado no mesmo eixo, principal acesso a cidade.
4. Em geral segue o exemplo de Parauapebas.
5. Segrega população de menor renda em setor da cidade e nas vilas rurais.

que separa as duas cidades e o grau de consolidação de Parauapebas, que pleiteia uma região metropolitana composta pelos municípios de Curionópolis, Eldorado dos

Carajás e Canaã dos Carajás, indicam que o mesmo fenômeno de polinucleação está em curso (figuras 10 e 12). O fluxo de pessoas entre Parauapebas, a Vila de Carajás

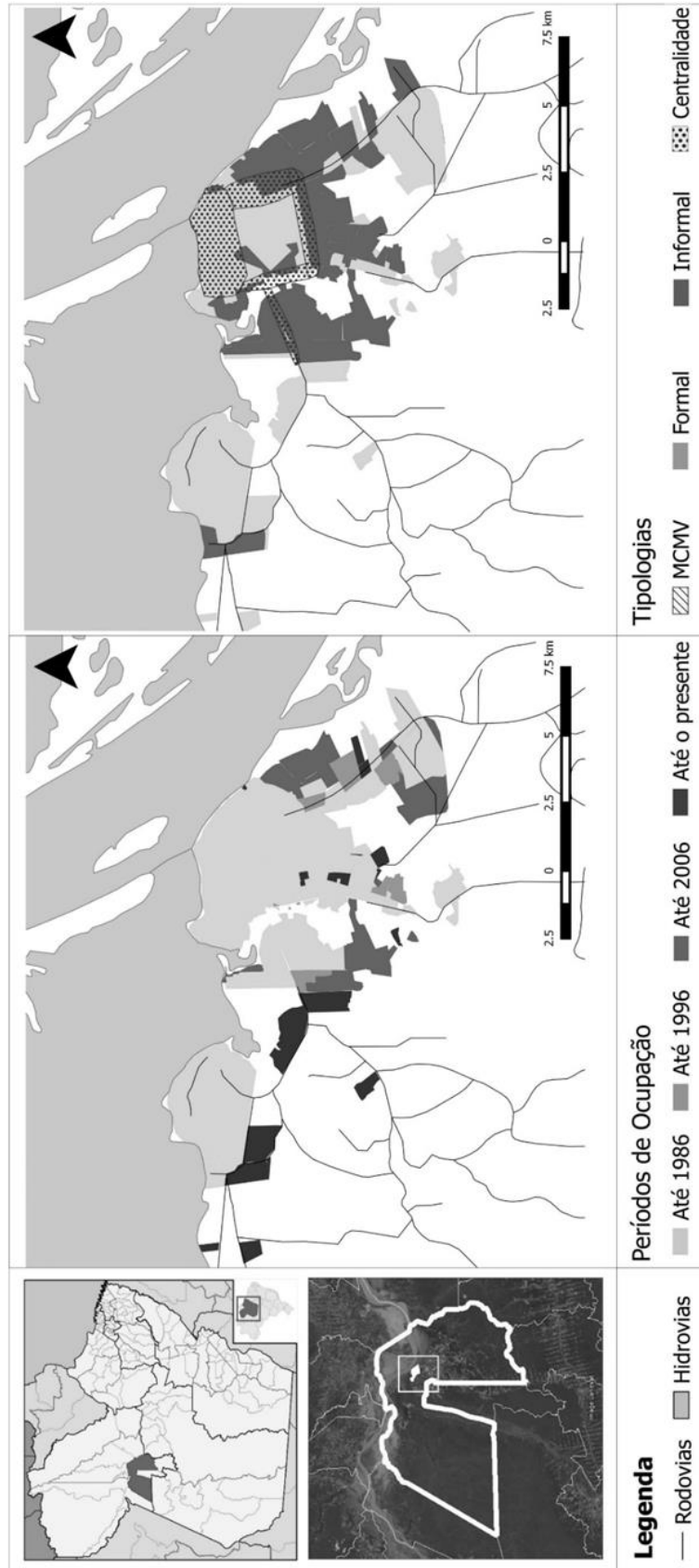


Figura 8. Caracterização morfológica de Santarém por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

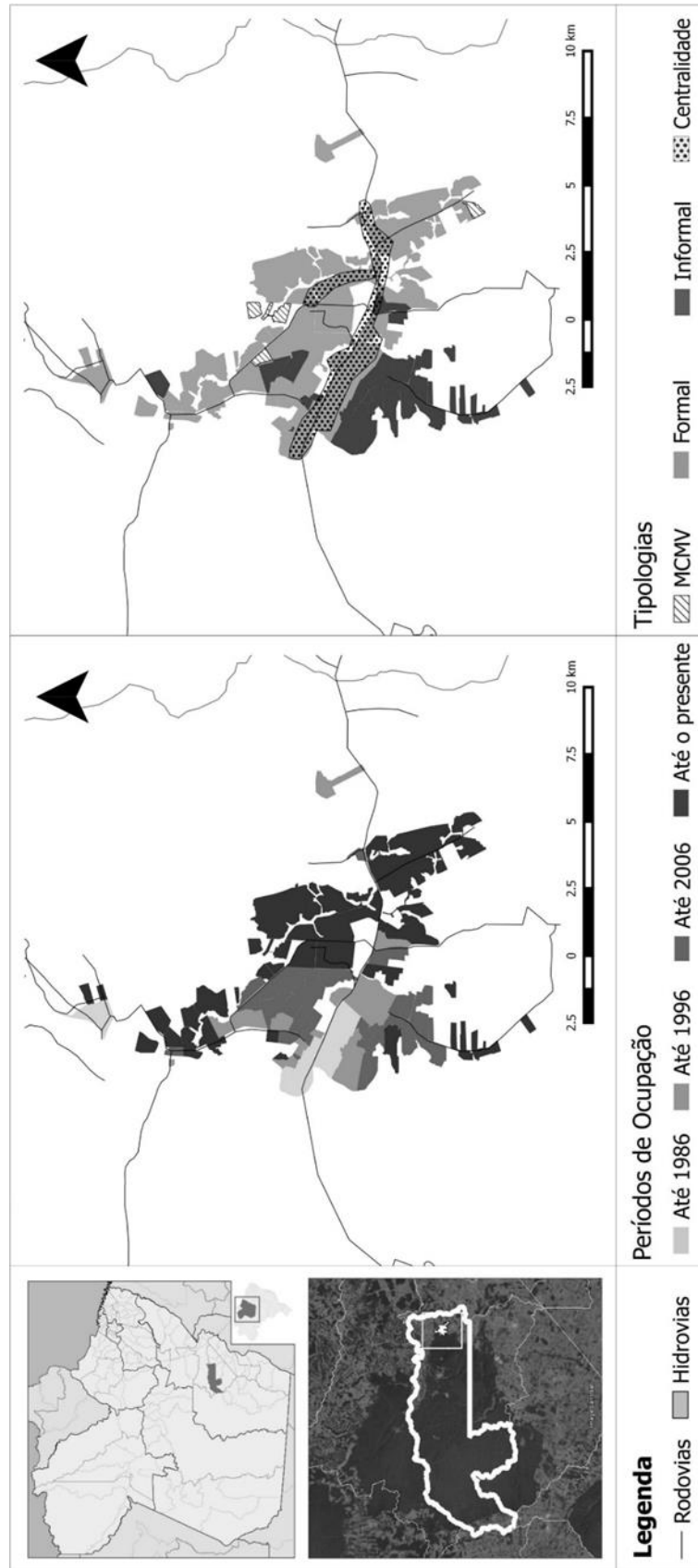


Figura 9. Caracterização morfológica de Parauapebas por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2014; elaboração: Carolina de Melo).



Figura 10. Caracterização morfológica de Canaã dos Carajás por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

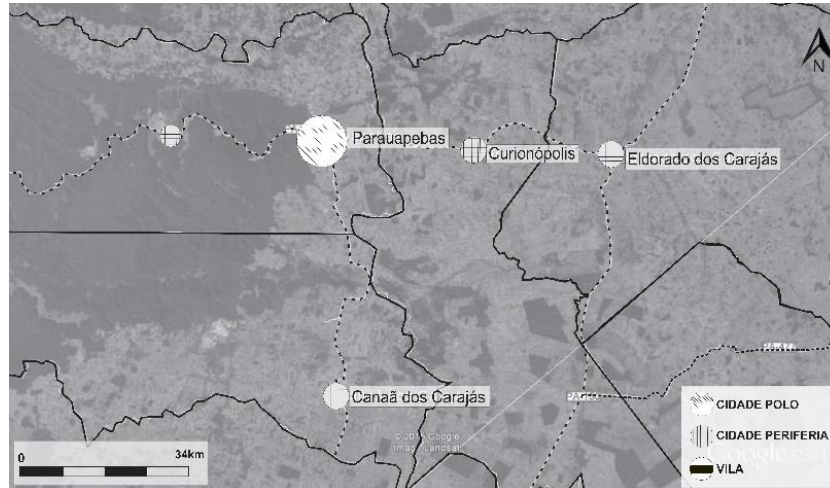


Figura 11. Polinucleação da cidade de Parauapebas com os municípios do entorno (fonte: *Google Earth*, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

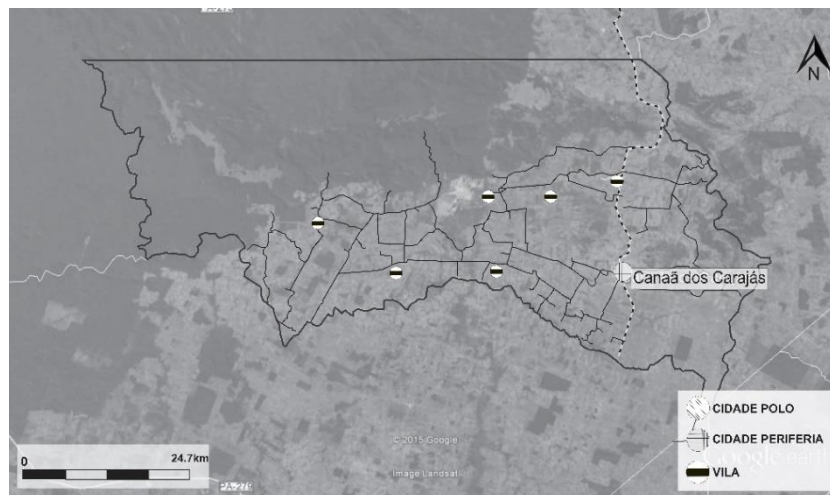


Figura 12. Polinucleação da cidade de Canaã com o entorno (fonte: *Google Earth*, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

(*company town*) e Canaã dos Carajás é significativo, e a demanda por moradia mais barata já alcança as vilas desses municípios, impondo níveis de acesso muito diferenciados para a população, que quando assalariada e inserida no setor industrial conta com transporte empresarial ou veículo próprio, enquanto a população que vive de atividades rurais conta apenas com transporte alternativo.

O mesmo processo de polinucleação está se constituindo entre Altamira e Vitória do Xingu, demonstrando a influência das estradas na reorganização do entorno dessas cidades (figuras 13 e 14). Altamira é o maior

município brasileiro, criado em 1911, e sua sede é uma cidade tradicional localizada na margem do Rio Xingu, cortada pela Rodovia Transamazônica, e que desde 2011 está sob influência direta da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. A hidrelétrica é mais próxima de Vitória do Xingu, mas Altamira tem mais estrutura e absorveu o maior contingente populacional, sofrendo expansão da mancha urbana através de intervenções pontuais do setor privado (loteamentos) e do setor público (PMCMV) (Tabela 5). Vitória do Xingu assumiu sua posição na divisão do trabalho, recebendo as moradias de trabalhadores.

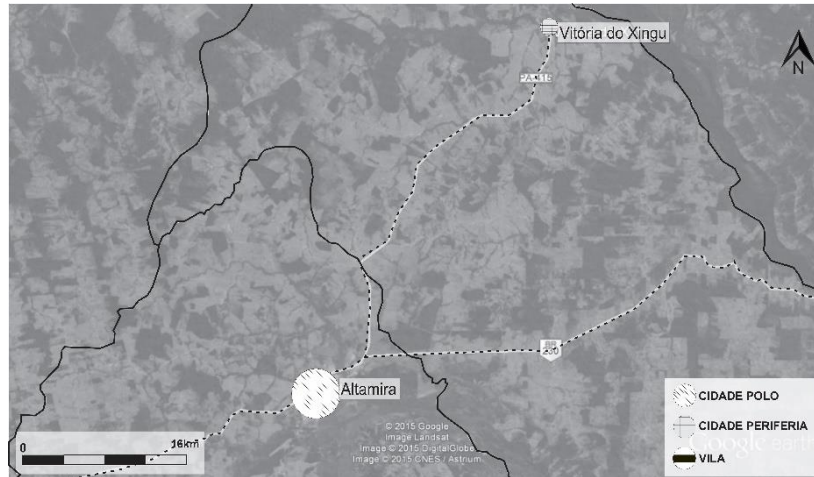


Figura 13. Polinucleação da cidade de Altamira com Vitória do Xingu (fonte: Google Earth, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

Tabela 5. Fatos históricos importantes da formação urbana do município de Altamira

Tensões e Trajetórias em Altamira
1. Mescla de populações ribeirinhas, índios urbanos, fazendeiros e trabalhadores, gera intensa disputa pela terra e imóveis urbanos, entre atores vinculados a atividades do grande capital e populações tradicionais.
2. Rápido crescimento da mancha urbana em duas décadas.
3. Forte impacto da Rodovia Transamazônica que como outras se tornou o eixo de expansão urbana.
4. O núcleo tradicional é coeso e de escala humana, mas as expansões seguem o padrão de segregação entre empreendimentos de alta e baixa renda.

Tabela 6. Fatos históricos importantes da formação urbana do município de São Félix do Xingu

Tensões e Trajetórias em São Félix do Xingu
1. São Félix do Xingu foi criada por seringueiros, que deixaram Altamira para encontrar novos lugares para explorar.
2. A cidade foi fortemente afetada por vários ciclos de extração de produtos naturais ligados ao mercado externo (látex, minerais, plantas, gado).
3. As dinâmicas de exportação afetaram fracamente a cidade, no passado porque os produtos foram diretamente vendidos ao mercado externo, e no presente, porque a terra onde a cidade está inserida é território indígena demarcado pelo governo federal, e isso inviabilizou a produção do espaço urbano de São Félix pelo setor imobiliário atuante na região.
4. A ocorrência de atividades de extração mineral e a pecuária oferecem suporte a dezenas de assentamentos 'rurais', distribuídos espacialmente através de um sistema de estradas precário.
5. Fazendas enormes são comandadas a partir de São Paulo e Belo Horizonte (capitais da região Sudeste do Brasil) e estão totalmente equipadas com infraestrutura social e técnica.
6. Curiosamente, a degradação ambiental é regra em suas localidades rurais e urbanas, dentro da cidade velhas serrarias estão sendo substituídas por loteamentos irregulares, e a paisagem natural está sendo transformada através do desmonte de morros e da retirada da mata ciliar dos rios.

São Félix do Xingu é sede do sexto maior município do Brasil, desmembrado de Altamira, fundada em 1961, nas margens do

Rio Xingu, graças à navegação entre as duas cidades (Tabela 6). São Félix do Xingu atravessou diversos ciclos de produto

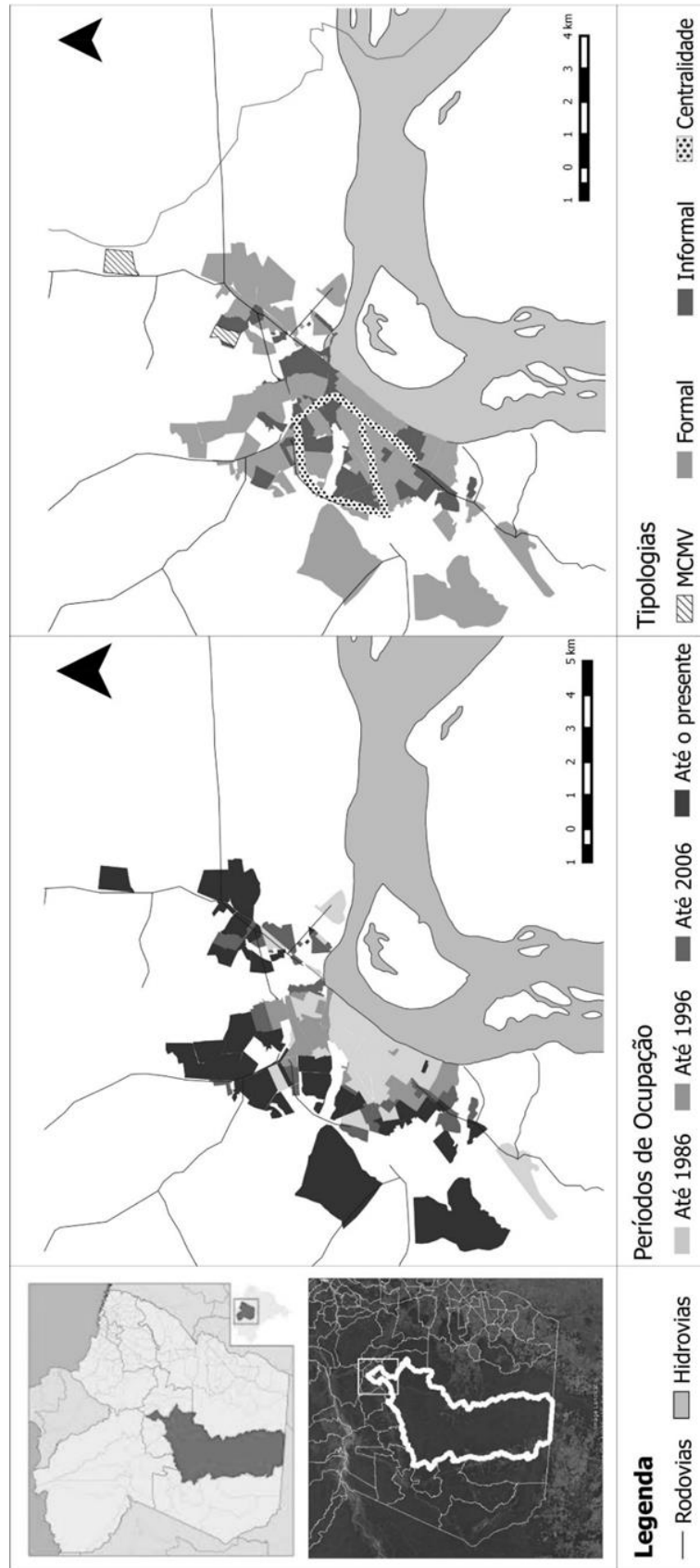


Figura 14. Caracterização morfológica de Altamira por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

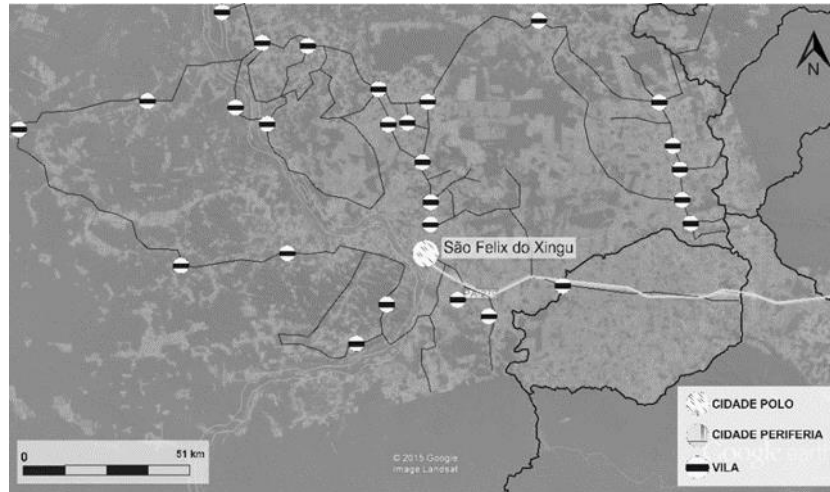


Figura 15. Polinucleação da cidade São Félix com o entorno, principalmente as vilas (fonte: Google Earth, 2015; elaboração: Taynara Gomes).

(borracha, peles de gatos, jaborandi, mogno, gado) e atualmente conta com o maior rebanho bovino do país. Também conta com intensa atividade de mineração (garimpo e industrial) e conta tanto com imensas fazendas quanto com vilas populosas, algumas alcançando 20 000 habitantes, em seu território rural.

A cidade de São Félix do Xingu apresenta os mesmos processos de expansão urbana, só que contidos por uma instabilidade fundiária, que de certo modo refreou a especulação imobiliária que ocorre em toda a região. Contudo chama a atenção a quantidade de vilas rurais que dependem de São Félix, que muitas vezes são mais consolidadas do que a periferia da cidade, e muito ilustrativas das miríades de arranjos espaciais observados no urbano paraense (figuras 15 e 16).

No espaço rural, os pioneiros do passado, recebidos como heróis pelo governo militar, hoje são acusados de crime ambiental. Apenas a grande empresa rural consegue operar dentro dos novos condicionantes ambientais e fundiários, beneficiando-se da política de utilização de áreas já 'antropizadas'; neste aspecto destaca-se a vantagem de atores articulados diretamente com o governo nacional ou com o capital internacional. A extensão desses dois municípios aumenta a complexidade de suas dinâmicas, dada a pressão de desmatamento para a exploração de recursos naturais e a assimetria entre atores que disputam seu território (capitalistas, indígenas, pequenos

produtores rurais, assentados, garimpeiros), e pouco da dinâmica econômica associada ao universo rural se manifesta nas áreas urbanas.

Nos municípios comandados por dinâmicas rurais, as cidades e vilas funcionam como apoio à produção rural, onde a mão de obra é concentrada, mas onde muito pouco é oferecido para viabilizar a adequada reprodução desses trabalhadores, ou a realização de outras dimensões da vida, que em condições normais dinamizam outros segmentos da economia (por exemplo, cultura e lazer). Dessa forma essas cidades são avaliadas como inadequadas por trabalhadores mais qualificados e que esperam uma condição de vida melhor para suas famílias, alimentando um círculo vicioso de problemas econômicos, sociais, culturais e ambientais.

Nas cidades de Parauapebas e Marabá, constatamos em termos absolutos, maior presença de residentes oriundos de outras regiões, sobretudo do Nordeste, em comparação com a população nativa. Enquanto nas cidades de Altamira, Xinguara, São Félix do Xingu, Canaã dos Carajás e em menor grau Santarém, observamos que em termos relativos, a presença de migrantes de outros estados também é bastante significativa. A migração foi um processo intensificado na década de 1960 na Amazônia e, várias ondas migratórias ocorreram desde então impulsionadas por grandes projetos logísticos e econômicos,

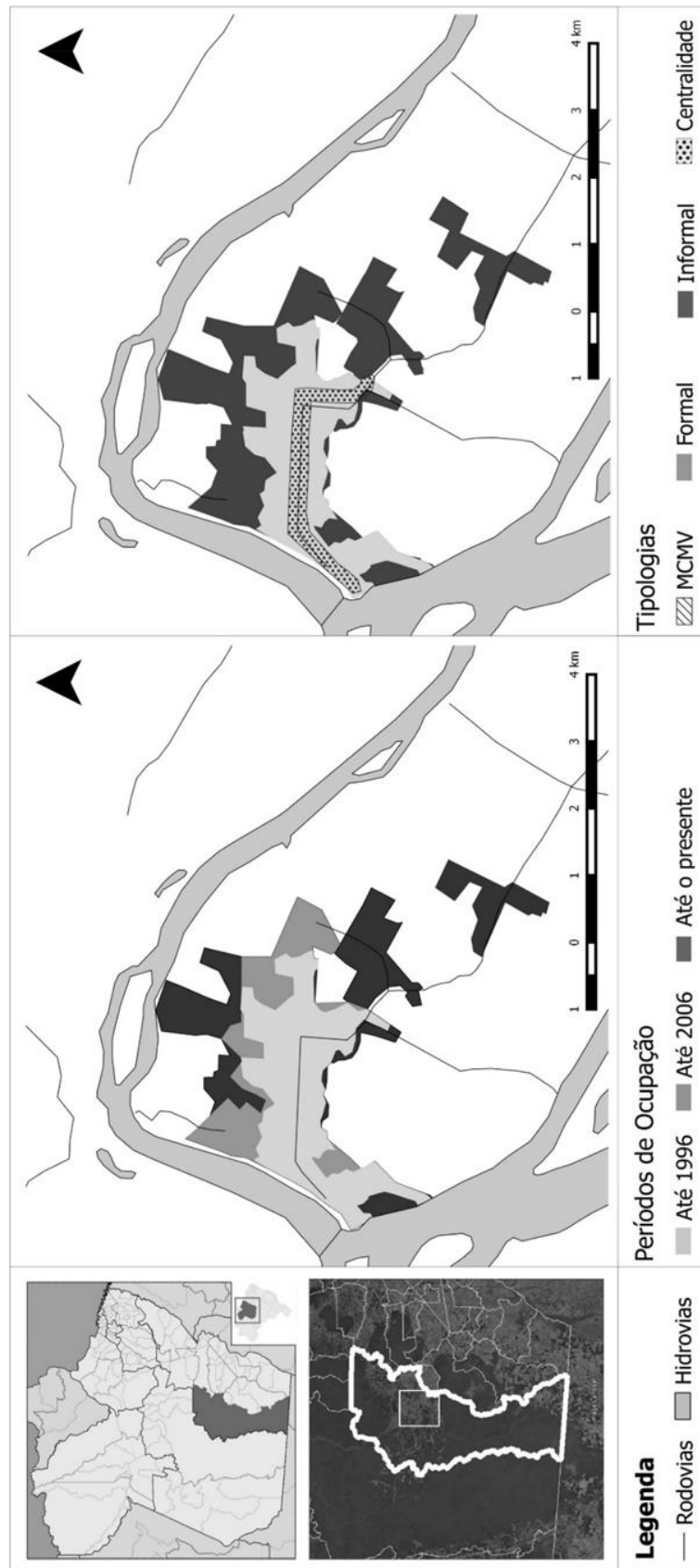


Figura 16. Caracterização morfológica de São Félix do Xingu por padrão de ocupação, centralidade e evolução da mancha urbana (fonte: Banco de dados núcleo UFPA/URBIS, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

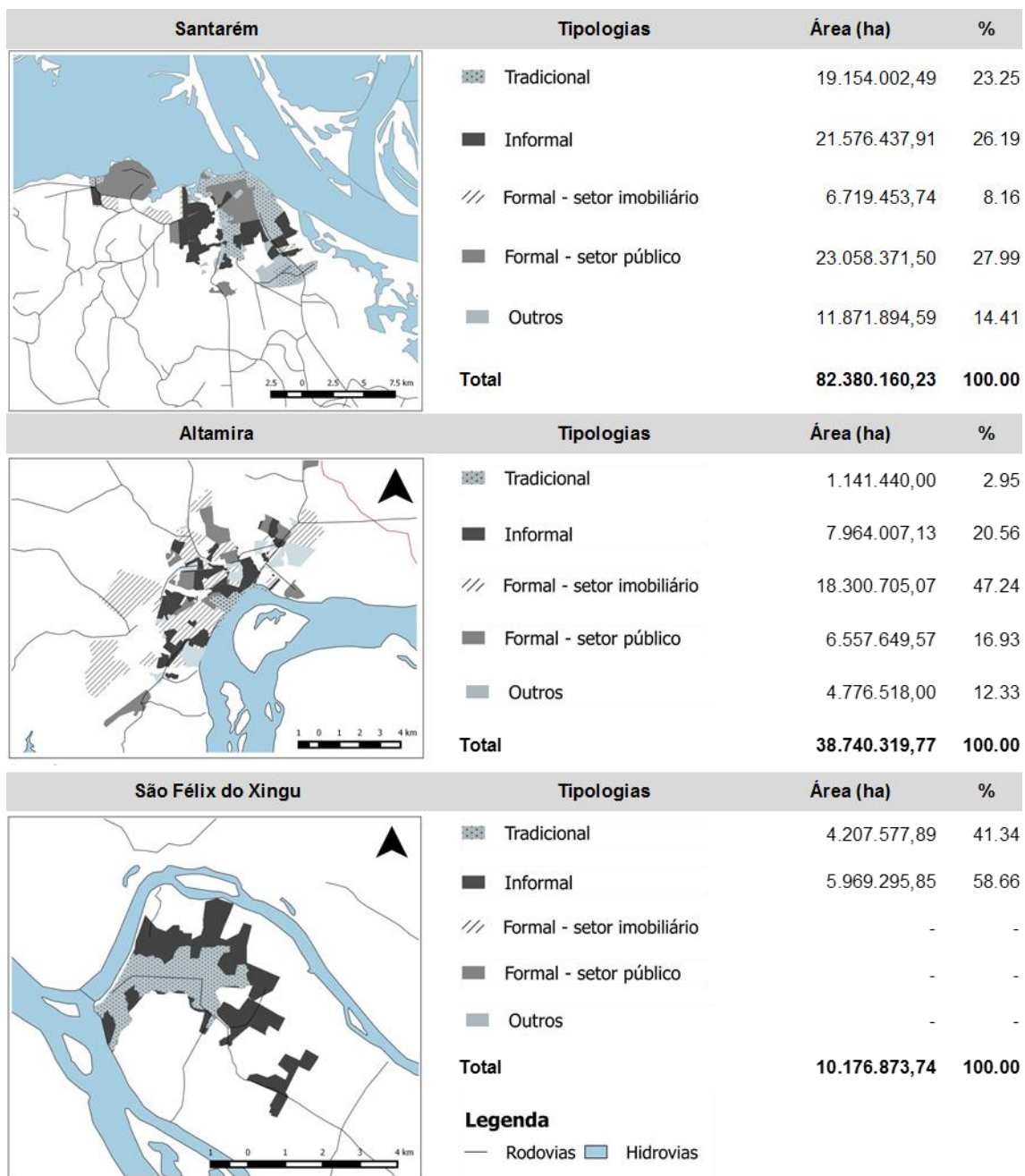


Figura 17. Padrão de tecido urbano das cidades de Santarém, Altamira e São Félix do Xingu (fonte: *Google Earth*, 2015; Banco de dados URBIS/UFPA, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

como é o caso mais recente da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte e do projeto S11D da empresa Vale, em Canaã dos Carajás.

As figuras 17 e 18 relevam como a migração subjacente a tantos processos socioeconômicos impacta a expansão urbana, evidenciando a transição do padrão tradicional para um novo padrão, associado aos processos econômicos e produtivos do

capitalismo contemporâneo. Observa-se a redução do padrão de ocupação tradicional e a rápida expansão do tecido urbano produzido pelo mercado, através de produtos imobiliários de lazer e entretenimento (*shoppings*, supermercados, redes de varejo) e habitação (loteamentos urbanizados, conjuntos habitacionais e condomínios fechados), e no outro extremo observamos também a expansão dos assentamentos

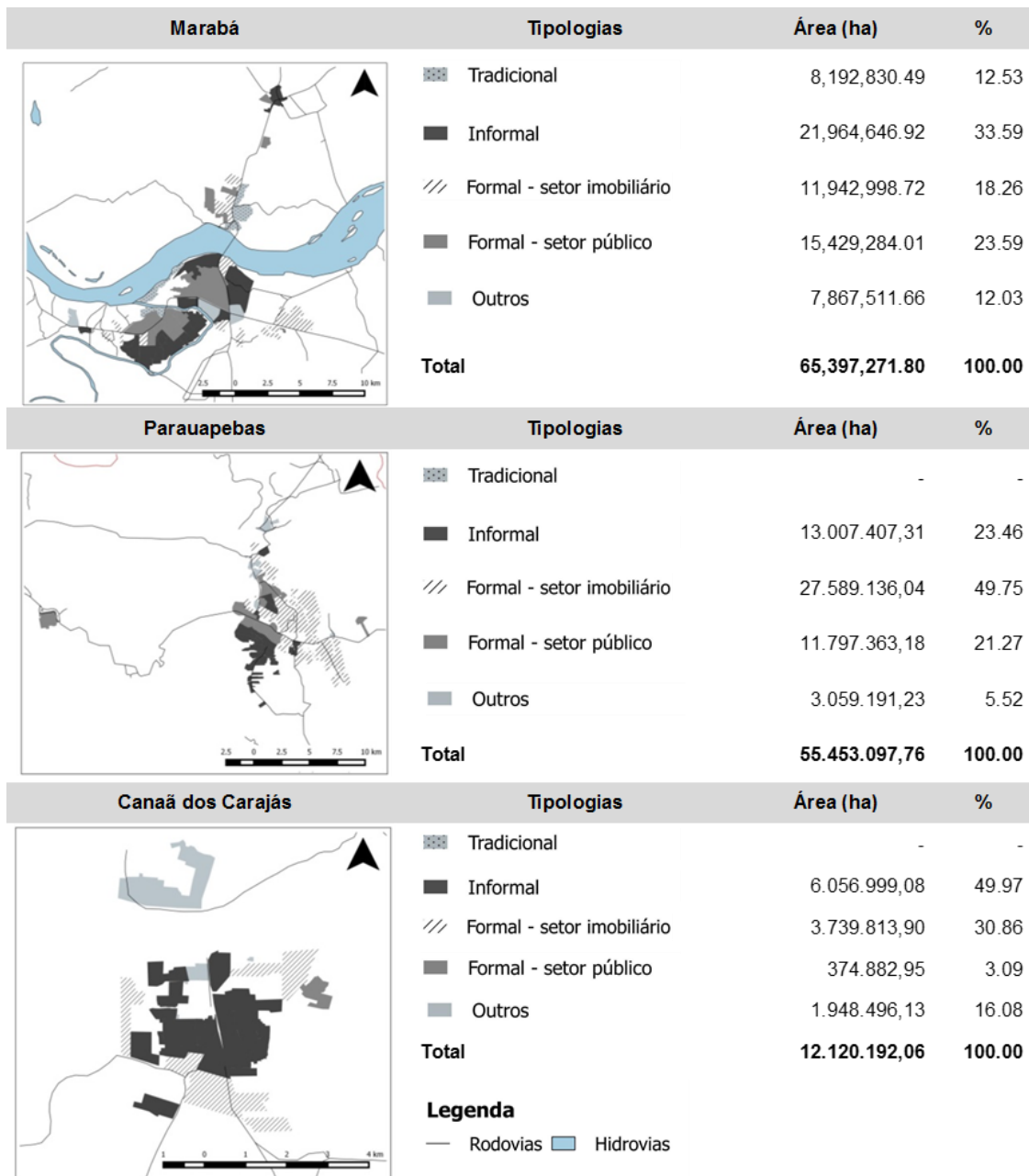


Figura 18. Padrão de tecido urbano das cidades de Marabá, Parauapebas e Canaã dos Carajás (fonte: Google Earth, 2015; Banco de dados URBIS/UFPA, 2015; elaboração: Carolina de Melo).

informais, onde residem os migrantes e nativos mais pobres, em condições de precariedade e improviso. O tecido urbano tradicional, o lugar de troca entre a cidade e a floresta, tende a ser transformado e assimilado por práticas modernas, movimento observado em cidades de origem ribeirinha como Marabá, Altamira e Santarém.

Considerações finais

A ‘polinucleação’ observada nas situações estudadas é portadora de possibilidades de inovação porque permite, diferentemente do que ocorre nas grandes cidades brasileiras, a existência de interstícios; pesquisas futuras poderão verificar analogias entre a emergência desses interstícios nos

assentamentos já existentes que assumem novas funções e os *fringe belts*, tomados como marcadores de processos de expansão e reestruturação das cidades por Whitehand (1972). Tais interstícios correspondem a cinturões ou marcações temporais de ciclos de expansão e podem representar um recurso para que futuramente ocorra a naturalização da cidade na Amazônia, como parte de uma plataforma de mediação entre povos migrantes e nativos, e de valorização do patrimônio ambiental da região. Todavia, no presente, tal estruturação espacial gera uma divisão social do trabalho e da degradação ambiental, na medida em que a ocupação antecede e muito a serviços e políticas públicas, gera unidades morfológicas típicas de alta e baixa renda e sacrifica a construção da dimensão pública da cidade.

Os atributos morfológicos das tipologias em discussão revelam grandes assimetrias de poder, com precariedade das estruturas de reprodução da vida em áreas periféricas, e negação da identidade da região (natureza exuberante). Conversão prematura de terras rurais em urbanas, desmatamento, desmonte de morros, aterros de várzeas, desvio e canalização de rios, são artifícios para a acumulação imediata. Excluídos urbanos e expropriados ocupam áreas ambientalmente frágeis, sujeitas a problemas sanitários, enchentes, e desestruturação do solo. A vida humana e a vida da floresta são vistas como formas efêmeras de obtenção de lucro, por expansão das cidades ou por descolamento entre solo, floresta e água, para produção de terra, o grande ativo que conecta interesses industriais e mercantis e potencializa práticas que estão muito distantes daquelas que geraram formas urbanas já decodificadas pelos estudos morfológicos clássicos.

Nota

Uma versão prévia deste artigo foi apresentada no 4º PNUM realizado em Brasília entre 25 e 26 de Junho de 2015.

Referências

- Becker, B. A. (2013) *Urbe Amazônida* (Garamond, Rio de Janeiro).
- Cardoso, A. C. e Lima, J. J. (2006) 'Tipologias e padrões de ocupação na Amazônia Oriental', em Cardoso, A. (ed.) *O Urbano e o Rural na Amazônia* (EdUfpa, Belém) 55-110.
- Cardoso, A. C., Fernandes, D. e Bastos, P. (2015) 'O processo de metropolização de Belém e sua inserção na configuração atual da rede de cidades na Amazônia Oriental Brasileira', *Eure* 124, 221-3.
- Corrêa, R. (1987) 'A periodização da rede urbana na Amazônia', *Revista Brasileira de Geografia* 49, 39-68.
- Emmi, M. (1999) *A Oligarquia do Tocantins e o Domínio dos Castanhais* (UFPA/NAEA, Belém).
- Gehl, J. (2013 [2010]) *Cidades para pessoas* (Perspectiva, São Paulo).
- Gonçalves, C. W. P. (2001) *Amazônia, Amazônia* (Contexto, São Paulo).
- Hall, P. (2011 [1998]) *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design* (Wiley-Blackwell, Nova Iorque).
- Maricato, E. (2000) 'As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil', em Arantes, O. B. F., Vainer, C. B. e Maricato, E. (eds.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos* (Vozes, Petrópolis) 121-92.
- Pontes, L. B. (2015) 'Cidade, desenho e natureza: uma reflexão sobre os espaços livres de Marabá', Tese de Mestrado não publicada, Universidade Federal do Pará, Brasil.
- Rodrigues, R. M. (2002) 'Desvendando formas e conteúdos: núcleo urbano de Carajás' em Rocha, G. M. e Trindade, S. (eds.) *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local* (Editora Paka-Tatu, Belém) 113-36.
- Santos, M. (2008) *O espaço dividido* (Edusp, São Paulo) 29-57.
- Schmink, M. e Wood, C. (2012) *Conflitos sociais e a formação da Amazônia* (EdUfpa, Belém).
- Smith, N. (1988) *Desenvolvimento desigual* (Bertrand Brasil, Rio de Janeiro).
- Whitehand, J. W. R. (1972) 'Building cycles and the spatial pattern of urban growth', *Transaction of the Institute of British Geographers* 56, 39-55.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

The contemporary urban condition in the capital expansion border: patterns of spatial transformation in six cities of Pará, Brazil.

Abstract. *This text seeks to place the 'city' against the transformations occurring in Eastern Amazon and to identify a set of morphological patterns that are related to two competing trajectories of urban space structuring – urban-industrial and traditional – highlighting the potential legacy of the latter for innovating in urban design and planning. The patterns of evolution and occupation of six cities, located in an area that has been under intense transformations after the 1970s, are compared, making explicit a set of connections between morphological patterns and socioeconomic processes. The construction of the database used in this paper was based on field research carried out between 2012 and 2014 in the six cities studied under the framework of the UrbisAmazônia project. The methodological procedure includes a brief historical analysis and the characterization of the spatial structure of the city and of major events in the urban expansion of these cities, particularly on the action of public and private sectors. A new type of polynuclear urbanization in this region is identified. This occurs in complex times, where historical problems can be aggravated through the imposition of homogenizing rationales or be overcome through the transition from the urban-industrial standard to a new stage of real possibilities for innovation, of a balanced relationship between nature and the rights of people and of representation of different rationales for sharing a territory.*

Keywords: amazonian cities, socioeconomic and environmental processes, morphological patterns

ISUF 2017: City and territory in the global era

O 24º *International Seminar on Urban Form* (ISUF 2017) terá lugar em Valencia, Espanha, no final de Setembro de 2017. O tema da conferência é *City and territory in the global era*. Os organizadores e o Conselho Científico do ISUF convidam os potenciais interessados, académicos e profissionais, a participarem na conferência. Os tópicos da conferência, que deverão enquadrar as propostas submetidas, são os seguintes: i) fases na configuração territorial, ii) forma urbana e utilização social do espaço, iii) leitura e regeneração da cidade informal, iv) utilização eficiente de recursos em cidades sustentáveis, v) transformações da cidade, vi) grandes bases de dados, vii) instrumentos de análise em morfologia urbana, e por fim, viii) espaços verdes urbanos.

As propostas para artigos deverão tomar a forma de resumos. Estas devem ser preparadas com o seguinte formato: título do artigo, nome(s) do(s) autor(es), filiação,

endereço, endereço de *e-mail*, número de telefone, palavras-chave e um resumo de 250 palavras. As propostas deverão ser enviadas para isufh2017valencia@gmail.com. Os resumos deverão ser submetidos até 31 de Janeiro de 2017. As notificações acerca da aceitação do resumo serão fornecidas até 15 de Março de 2017. Os autores de resumos aceites deverão registar-se até 30 de Abril de 2017 para terem os seus artigos incluídos no programa da conferência. O pagamento efectuado aquando do registo inclui a cota de membro do ISUF durante um ano, bem como os almoços e jantares na conferência. Após a aceitação dos resumos, os autores poderão submeter os artigos completos até 30 de Maio de 2017. Os autores deverão consultar as *Notes for guidance of contributors to Urban Morphology* disponíveis no *website* do ISUF (www.urbanform.org).

Quaiquer questões ou sugestões relativas à conferência deverão ser enviadas para isufh2017valencia@gmail.com.
